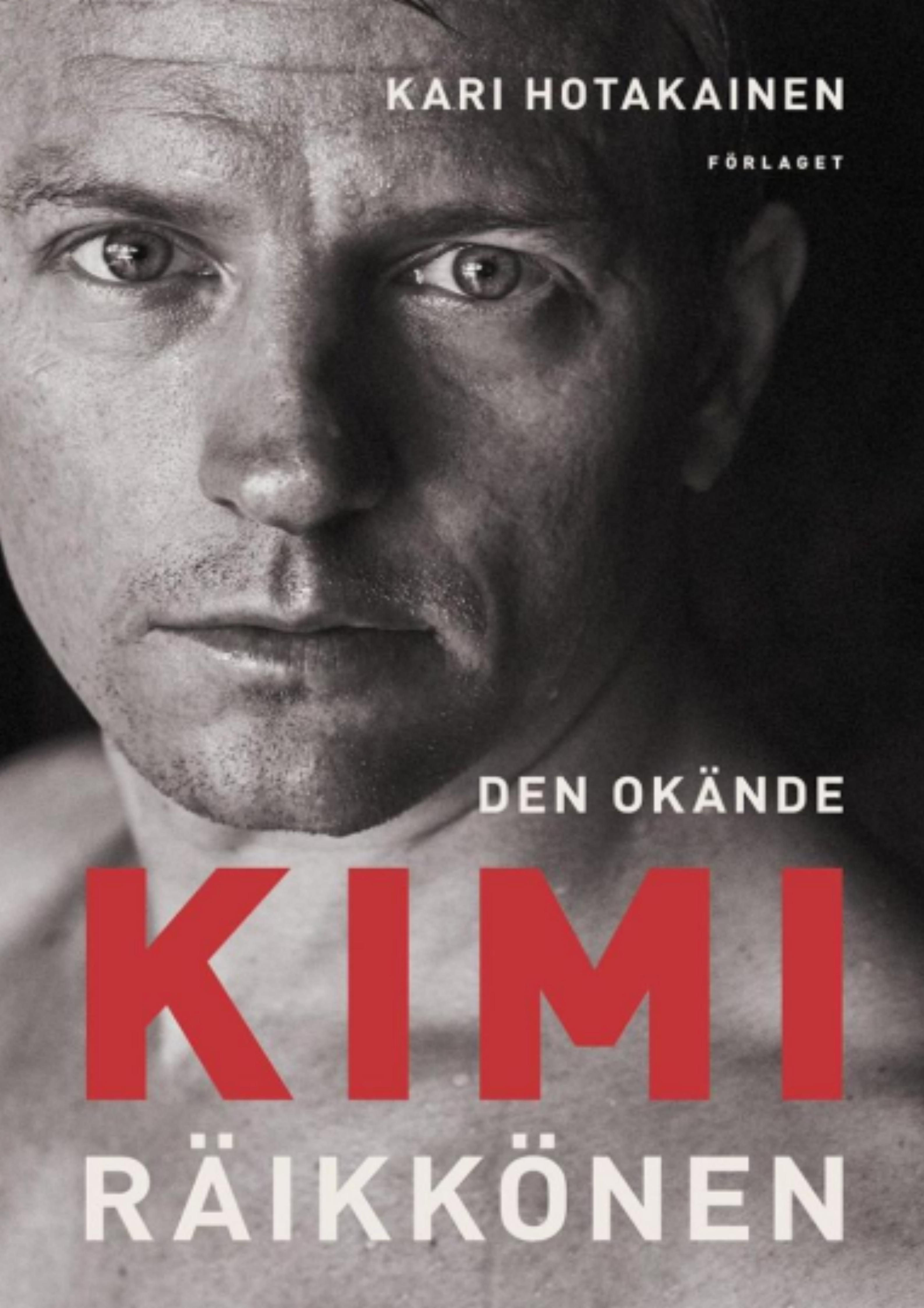
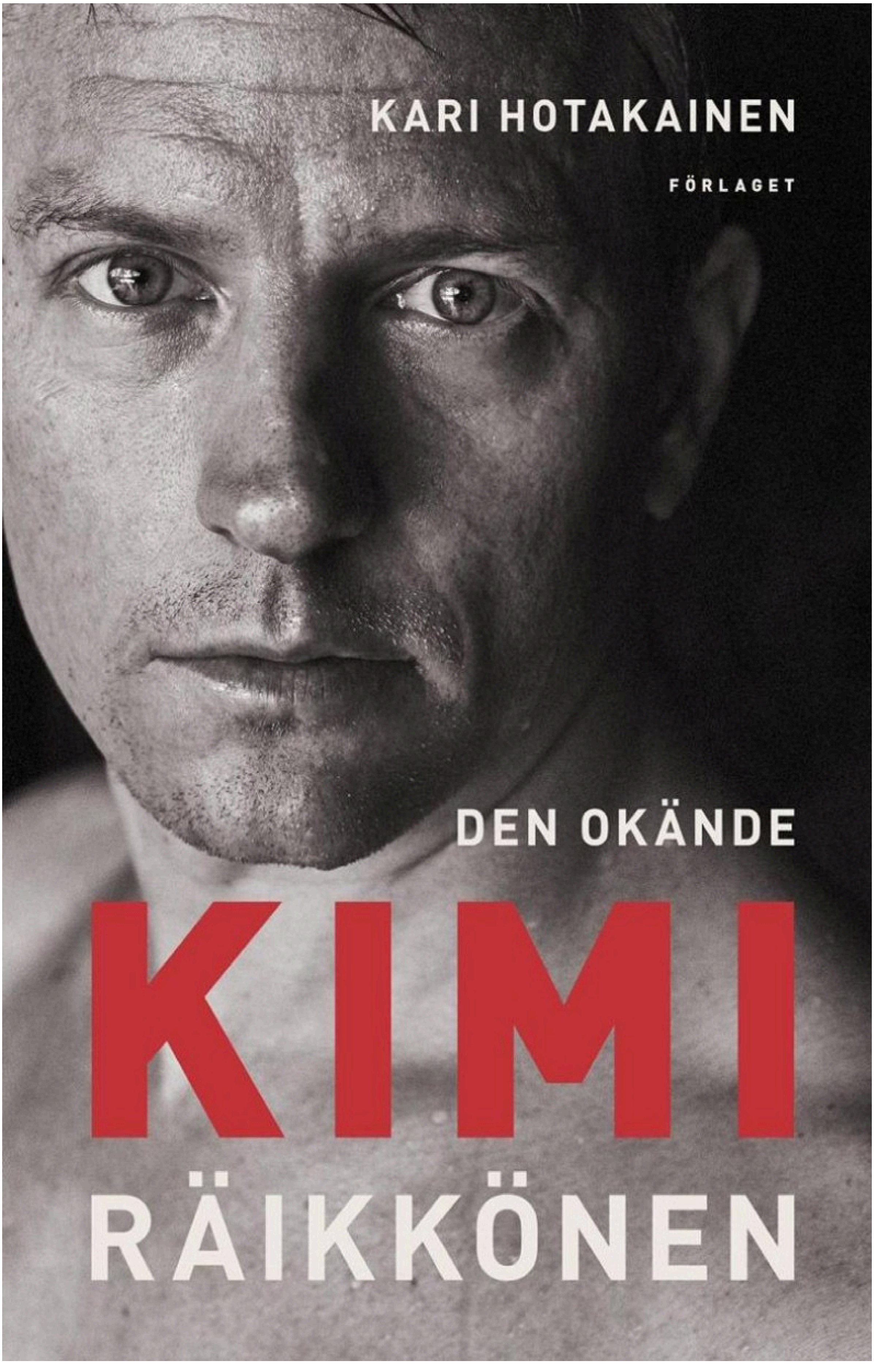


KARI HOTAKAINEN

FÖRLAGET

DEN OKÄNDE KIMI RÄIKKÖNEN

Omslag


KARI HOTAKAINEN
FÖRLAGET
DEN OKÄNDE
KIMI
RÄIKKÖNEN

Titel

KARI HOTAKAINEN

DEN OKÄNDE

KIMI

RÄIKKÖNEN

ÖVERSÄTTNING © MÅRTEN WESTÖ

FÖRLAGET

Upphovsrätt

TACK SAMI VISA

Boken är översatt med stöd av Svenska litteratursällskapet i Finland / Delegationen för den svenska litteraturens främjande.

FOTON © FOTOGRAFERNA

ÖVRIGA FOTON UR RÄIKKÖNENS FAMILJEALBUM

SPRÅKGRANSKNING: CLAS ZILLIACUS

FÖRLÄGGARE & REDAKTÖR: TAPANI RITAMÄKI

E-BOKSPRODUKTION: TERO SALMÉN

© KARI HOTAKAINEN 2018

ISBN 978-952-333-175-4

JAG VILL INTE ATT NI SERVERAR MIG EN MASSA FAKTA. JAG VILL ATT NI BERÄTTAR VAD DE BETYDER.

(USA:S FÖRRE UTRIKESMINISTER HENRY KISSINGER)

DÅLIGA MINNEN KAN OCKSÅ VARA GODA MINNEN.

(F1-FÖRAREN KIMI RÄIKKÖNEN)

INNEHÅLL

INLEDNING

BILEN ÄR TYSTNADENS PLATS

INTE EN ENDA METER

TVÅ SEKUNDER ÄR EN EVIGHET

VITA ROMER

EN DYBLÖT HÖBAL

”NO, I KNOW SO”

DEN STORA VÄRLDEN OCH DEN LILLA

MÄNNISKOCOACHEN

FÖRARENS FÖDELSE

STILSKOLAN

EN POÄNG

RALLYGUBBEN

MASA

PENGAR OCH FÖRTROENDE

YOU’LL NEVER WALK ALONE

ALLT SKA MAN VARA MED OM

16 DAGAR

ÖGONGODIS, SINNESFRID

PÅ HÖGVARV

KOM VI HIT FÖR ATT KÖRA ELLER PRATA?

SLUTET ÄR EN BÖRJAN

PAPPA, VEM ÄR DU?

STATISTIK 2001–2018

KIMI RÄIKKÖNENS KARRIÄR 1988–2018

BONUS TRACKS

BILDBILAGA

Inledning

INLEDNING

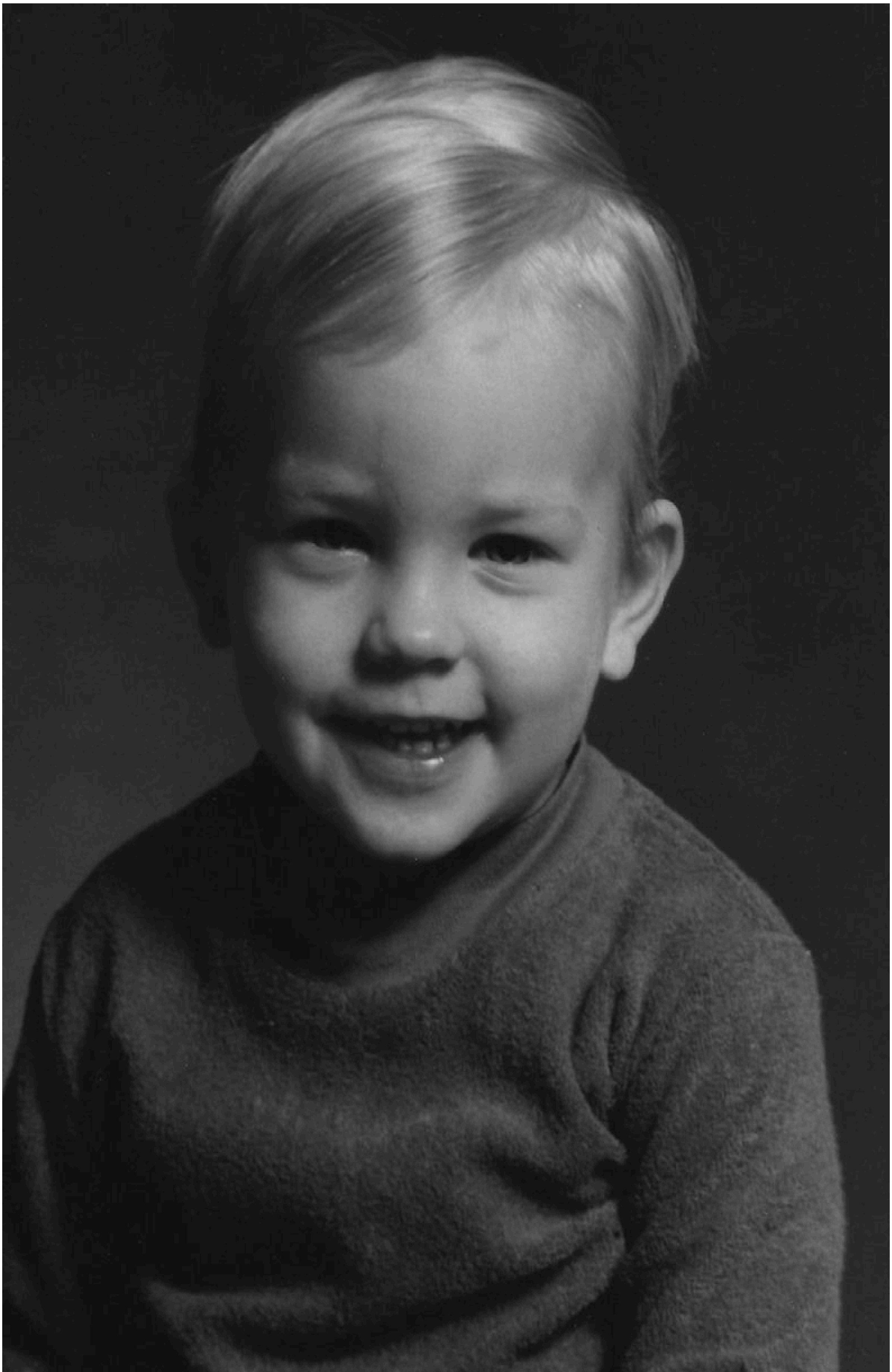
Världen är full av sporter som utövas av få men som ändå godkänts som olympiska grenar. Under vinter-OS får vi se skarpa bilder på och höra sakkunniga referat om folk som ligger på en kälke och susar ner för en isbana i vansinnig fart. Jag känner ingen som skulle ha bobsleigh som hobby, vilket kan bero på att få nationer har råd att bygga ut bergssluttningarna med bobsleighanläggningar. Inalles finns det sjutton stycken i hela världen. Efter OS förvandlas dessa till sorgliga museer.

För finländarna är backhoppning en viktig gren, men vem sjutton håller på med backhoppning? Kanske en hundradels promille av alla som följer med sporten i tv. I teorin är det förstås möjligt att ha backhoppning som hobby, och även om man inte skulle ha det så hindrar det en inte från att slänga fram tvärsäkra åsikter och analysera vad som gick snett redan i uthoppet.

Ingen människa har formel ett som hobby. Det finns ingen som säger att den ska gå på formelträning på kvällen. Ändå är varenda krog och bensinmack full av påstridiga experter som talar om varför Sepangbanan inte lämpar sig för den eller den föraren.

Själva flyger vi inte en enda sekund i luften på ett par skidor och kör inte bil på en sluten bana i 380 kilometer i timmen, men experter är vi likafullt. Outsiderrollen gör oss ofelbara.

Den här boken är skriven med outsiderns blick. Några andra blickar lär inte existera. Detta är inte någon biografi, ja, hur skulle den kunna vara det då huvudpersonen befinner sig mitt i livet. Det här är berättelsen om en racerförare som hade kunnat bli bilmekaniker. Nu blev han inte det, i stället blev han känd över hela världen. Snabbt och lyckosamt. Det var hans pappas, mammas och hans egen förtjänst. Allt han ville var att köra bil så snabbt som möjligt. Merparten av sådana människor förblir okända. Det skulle han också ha velat förbli. Nu är det för sent.



Bilen är tystnadens plats

BILEN ÄR TYSTNADENS PLATS

1981. Björnkärr, Esbo. Pojken är orolig, kan inte somna. Mamman försöker lugna honom. Än en gång låter hon honom krypa upp i famnen, där han alltid tyckt om att sitta. Han är annorlunda än sin två år äldre bror, känsligare och registrerar ständigt sin omgivning. Den här gången somnar pojken först i gryningen.

När hon åker till jobbet på morgonen funderar den utmattade mamman på något hon och pappan grubblat över redan en längre tid. Pojken talar inte. Inte ett ord. Fastän han snart ska fylla tre.

Föräldrarna låter undersöka pojken, men man hittar inget fel. Tvärtom utför han kvickt alla uppgifter, ja, i själva verket snabbare än sina jämnåriga. Men talar, det gör han inte. Kanske senare.

Till slut kommer pratet, och när pojken väl lämnat famnen ger han sig av. Farten är hög. Det är action för hela slanten. Han är kvickare i benen än i repliken. Lintotten är lös.

Trettiosex år senare har förnamnet kapats av på mitten. Nu är han bara Kimi. Kimi-Matias har upplösts i vägdammet, ingen minns längre hans officiella förnamn. Ja, frågan är om någon känner till det överhuvudtaget, det skulle i så fall vara något av de tiotals fans som trängs i lobbyn på hotell Sama Sama i Kuala Lumpur denna fredagsmorgon klockan 9.10. Åtminstone vet de att han strax kommer att stiga ut ur hissen. Utan att säga ett ord.

Supportrarna har sina rötter i Malaysia, Japan och Kina, men sinsemellan talar de formel 1-engelska. Ordförrådet är knappt, engagemanget desto större. Skrikandet och skvallret känner inga språkgränser. De störtar från den ena hissdörren till den andra, och deras samtidiga, klangfulla läten får en att tänka på en flock exotiska fåglar som flugit fram för att picka i sig av samma köttstycke: en ordkarg förare.

Nu sneglar de menande på en bekant person: Sami Visa, Kimis allt-i-allo, ska just kliva in i lobbyn från hiss nummer två. På ryggen bär han en Ferrari-ryggsäck med sifferserien 007. Fansen låter sig inte luras av några

James Bond-referenser. Sju är Kimis tävlingsnummer. Alla vet vad det innebär när Visa dyker upp i lobbyn: Kimi är strax på väg ner, och vi kommer att vara de första som får se honom.

Dörrarna till hiss nummer fyra glider upp. En röd man gör entré.

Kimi är klädd i T-tröja, shorts, keps och svarta solglasögon. Tröjan är full av sponsorloggor. Han har sällskap av fystränaren Mark Arnall, även han klädd i rött. I sexton år har Arnall rest med Kimi och sett till att föraren har allt han behöver. Det enda Arnall inte kan leverera är lugn och ro och ett privatliv.

När Kimi får syn på fansen hejdar han sig. Han vet vad som gäller för att kunna ta sig in i Maseratin som står på gården. Det handlar om några minuter, kanske fyrtio meter, sedan är det över.

Sami Visa försöker hålla de tjattrande fansen på armlängds avstånd. En keps och tröja i taget. Ingen fysisk kontakt. Kimi skriver. KR. Eller någonting ditåt. Snabbt. Övergår till nästa. Ännu en? Okej. Han rafsar ner sina initialer. Röjer inte en min. Eller en gång gör han det faktiskt, då skymtar en lite glipa i mungipan: ett leende, en ljudlös gåva till de trogna, långväga supportrarna.

Fansen tjuter av glädje. De har fått något. Något är mer än ingenting. Entrédörrarna glider upp och Kimi går snabbt fram till Maseratin och sätter sig på förarplatsen. Sätet har justerats så lågt och ryggstödet så långt bak som möjligt. Så här sitter han i alla bilar. En yrkesskada: i en formelbil kör man nästan i liggande ställning.

Mark Arnall sitter i framsätet och räcker Kimi en flaska med en noggrant utvald vätska. Det är varmt och fuktigt i luften, +34 grader. Luftkonditioneringen gör att det är svårt att ha koll på utomhustemperaturen. Bilen knycker till och rullar iväg. Genast då vi lämnat hotellavfarten och kommit in på motortrafikleden ökar Kimi hastigheten till över etthundra. Vänstra handen famlar efter halvlitersflaskan med den gråa, simmiga drycken. En smoothie. Högra handen vilar på ratten, långfingret växlar ner, bilen knycker till. Jag hinner skymta fartbegränsningen: 70 km/h. När den övergår till hundra ökar Kimi hastigheten till etthundrafyrtio. Jag kastar en blick på Sami Visa, som med en min visar att jag inte ska kommentera saken; det här är kutymen.

Från hotellet till Sepang är det en knapp mil. Kimis teamkompis Sebastian Vettel och dennes fystränare, Antti Kontsas, har gett sig av före oss men vi anländer samtidigt till banområdet. Förutom ett ”god morgon” har Kimi inte yttrat ett ord under hela resan, trots att han delar bil med sina närmaste arbetskamrater, Mark och Sami. Jag drar mig till minnes något Sami sa till mig innan: genast på morgonen förvandlas Kimi till tävlingsförare. Då går han in i ett rum dit ingen annan äger tillträde eller nycklar: sin egen värld. Det som utåt sett kan förefalla som tillknäppthet är helt enkelt fokusering.

Vi kliver ur bilen. Visa påminner om det inprickade korta mötet med fansen innan vi ska in i depån. Infösta bakom stängslet står ett par hundra anhängare som sträcker fram kepsar, kort, armar, T-tröjor. Kimi rafsar ner sin diffusa KR-krumelur på kepsarna, poserar för en mobilkamera som svajar i änden på en käpp men gör i övrigt allt för att slippa ytterligare ansträngningar.

För fansen är mötet en stor grej. De har pungat ut med en rejäl slant för inträdet och chansen att se formelbilarna, som de bara får en glimt av, och förarna som de nästan aldrig ser på så här nära håll. Fansen gapar efter mycket men utdelningen är mager. De vill ha fakta som med åren förvandlas till fiktion. Berättelserna skiftar, depån alstrar mer rykten än avgaser, på tv-skärmarna flimrar förarna förbi som mångubbar inneslutna i sina stora hjälmar, resultattavlan berättar sanningen och förarna återger skeendet med några ord. Samtidigt vill fansen också ha en bit av själva personen; de vill kunna se, kanske även vidröra honom. De vill kunna titta honom i ögonen, ögonen som döljer sig bakom svarta solglasögon. Ett par isblå ögon de bara sett på bild, ögonen som zoomar in på tävlingsbanan, på spåret, luckan där man kan göra en omkörning. Eller gömma sig.

Då går han in i ett rum dit ingen annan äger tillträde eller nycklar: sin egen värld. Det som utåt sett kan förefalla som tillknäppthet är helt enkelt fokusering.

Det är svårt att avgöra vad de får ut av Kimi, som under sin arton år långa karriär gett lika många intervjuer som den fyrfaldige världsmästaren, och kungen av sociala medier, Lewis Hamilton, avverkar på en vecka.

På tio minuter är det hela överstökat, och Kimi skuttar bort mot depåområdet. Hans sätt att röra sig är en hybrid mellan språng och gång.

Som en hare korsar den lätta varelsen nu depåområdet och tar sig in i Ferrariavdelningens innandömen. Han är borta. Outgrundliga är herrens vägar, fast han i det här fallet kör på en sluten bana i en tillknycklad cirkel.

Kimis rum i Ferraris lokaliteter är spartanskt. Utrymmet är kanske tolv kvadrat, väggarna är gjorda av något som liknar spånskivor och varje centimeter är utnyttjad till max. En smal säng som lämpar sig för massage. Ett bord på vilket Mark Arnall ställt i ordning tre hjälmar, körhandskar, körskor, en uppsättning handdukar samt en rad omsorgsfullt blandade drycker på flaska. I ett hörn av rummet står ett litet, blått badkar i hård plast som är fyllt med iskallt vatten. Där sitter föraren en stund före och efter loppet. Det gäller att reglera kroppstemperaturen eftersom den sjuhundra kilo tunga tävlingsbilen blir tröstlöst het i solgasset. Här i rummet är glamouren långt borta; det är bara i medierna den frodas.

Vi går bort till Ferraris representationsutrymmen som ligger på det så kallade paddockområdet, en lång gränd reserverad för pressen och inbjudna gäster. Här har samtliga stall smällt upp sina egna miniatyrvärldar. Paddock är tillgängligt även för åskådare som inhandlat ett biljettpaket som omfattar hela veckoslutet. Till det facila priset av 6 000 euro får man inte bara god mat utan också det som någon med normal biljett knappt kan föreställa sig. Vadå? Jo, en glimt av förarna, en sittplats i restaurangen som uppförts ovanför depån – samt känslan av att vara en betydelsefull person. För den känslan har folk genom mänsklighetens historia alltid varit beredda att betala mer än riktpriset.

I Ferraris representationsutrymmen doftar det av färsk basilika, vitlök och nygräddat bröd. Ferrari har tagit Italien till Malaysia. Det gör man varje gång, kosta vad det kosta vill. Borden dignar av klassiska italienska rätter, framtrollade av chefskocken och hans assistenter. Ferraris logistikchef, Sergio Bondi, förklarar att man strävar efter att ha med sig det mesta från hemlandet. Pasta, kaffe, stolar, bord. Till och med mjölet som småfranskorna bakas på. I varje land letar kocken fram de bästa råvarorna två dygn före tävlingen. Kina, Abu Dhabi, Australien – det kvittar vilket land man befinner sig i, man bygger ändå upp sitt Italien. I Europa reser man med 30 långtradare. I resten av världen flyger man 300 000 kilometer per år. Efter varje tävling är hela den 44 000 kilo tunga cirkusen hoppackad på sju timmar. Årligen går det åt 70 000 kaffeportioner. När Ferrari testade sin nya bil i Barcelona tidigare i år hade man 170 anställda på plats. Allt detta gör att årsbudgeten sväller till långt över 400 miljoner

euro. Försöker man resonera kring detta med förnuftet tar känslorna lätt överhanden.

Och alla dessa pengar för att två unga män under en och en halv timme dödsföraktande ska kunna köra bil och återvända till startpunkten utan att ta sig fram någonstans: genomblöta, flåsande, med hettande nacke och renons på ord, men vid liv.

Och alla dessa pengar för att två unga män under en och en halv timme dödsföraktande ska kunna köra bil och återvända till startpunkten utan att ta sig fram någonstans: genomblöta, flåsande, med hettande nacke och renons på ord, men vid liv.

Jag sitter försjunken i mina tankar när Sami knackar mig på axeln. Det är dags att gå bort till depån för att följa med inledningen på de första fria träningarna. Vi letar oss genom de labyrintiska utrymmena tills vi når fram till själva kärnan: två stycken röda bilar. Mellan ekipagen ligger en zon fylld av datorer och röda män med hörlurar. Själva står vi lite längre bort och får nöja oss med öronproppar.

Kimi sitter redan i bilen, det enda som syns av honom är hjälmen och högra handen som greppar dricksflaskan som Mark Arnall sträckt fram. Den andra flaskan håller Arnall i vänstra handen. Två flaskor är ett måste, ifall den ena skulle försvinna eller gå sönder. En uttorkad förare är en usel förare.

Dags att starta bilarna. Ferrarin låter som om en sjuhundra kilos gris avlivades med etthundra knivhugg i sidan från två håll. Det är ett ilsket och skadat djur som vill ut ur spiltan, bort från de röda männens slaveri, ut till friheten på startplattan, på den slutna banan.

Det gnisslande ljudet tränger genom öronpropparna och in i huvudet som smält bly. Med ett visslande ljud slungas bilen ut på banan. På fem sekunder uppnår den en hastighet på 200 kilometer i timmen. Att runda den 5,5 kilometer långa banan tar mindre än en och en halv minut. Bilarna susar förbi depån som knappt identifierbara, lågsniffande missiler. Bästa helhetsbilden får man via monitorn, trots att alltihop äger rum mitt framför ögonen på en.

När jag senare nämner det infernaliska oljudet för Kimi, konstaterar han torrt att de nuvarande ljuden snarast får en att associera till gräsklippare,

medan motorerna ännu för några år sedan fortfarande gav ifrån sig ett hyfsat oväsen.

Förarna har två fria träningar på halvannan timme under vilka man granskar inställningar och testar däck. Allt är en förberedelse inför morgondagens kval. Mot eftermiddagen har banan redan tystnat, men arbetsdagen fortsätter med en rad tekniska möten. Sedan är det dags för något Kimi lärde sig som treåring men som han fortfarande har svårt att klara av inför främmande människor: att tala. Nu står han där framför tio mikrofoner och masserar nacken med högra handen. Mamma Paula vet vad det betyder: sonen tycker det här är skitjobbigt. Det gäller att säga något. Forma meningar som låter rediga men egentligen inte betyder någonting. Världen är full av sådana meningar, men komposten slukar dem också i obegränsade mängder. Där förmultnar de på nätet, papperstidningarna dumpas i återvinningskärl eller används för att slå in fisk, och några veckor senare minns ingen, varken journalister, fans eller förare var dessa meningar yttrades; var det i Malaysia, Japan, Kina eller kanske i Austin? Ingen minns, eftersom orden är desamma, återupprepningar, en verbal bekräftelse av siffrorna som skymtar på resultattavlan.

Du kom femma på de fria träningarna i dag. Vad ger det för signaler inför morgondagens kval? Hm. Svårt att säga.

Du var tre hundradelar snabbare än din stallkompis. Vad tror du det beror på? Hm. Svårt att säga.

Kändes bilen bra med tanke på kvalet? Hm. Helt okej. Vi får se i morgon.

Känner du dig optimistisk inför morgondagen? Hm. Jo.

Så ni har inte gett upp hoppet angående konstruktörsmästerskapet? Hm. Nej.

Han ser ner, förbi, upp, vart som helst, bara han slipper se någon i ögonen. Svarta solglasögon uppfanns inte för att skydda folk mot solen, utan mot andra människors blickar.

När intervjun är över försvinner Kimi småspringande in i depån där teamets tekniska genomgång av dagens händelser tar vid.

Till slut kommer han ut och kryssar målmedvetet genom folkhopen. Det gäller att vara observant annars tappar man honom lätt ur sikte. När vi börjar köra mot hotellet skymmer det redan. Kimi ökar hastigheten över det tillåtna samtidigt som han med sin lediga hand famlar efter dricksflaskan och för den till sina läppar.

Det susar, ingen säger ett ord, endast Maseratin brummar, även den på befallning.

Det är omöjligt att blicka in i Kimis inre landskap, men man kan ana sig till ungefär hur det ser ut där. Nu har jag avverkat ännu en dag. Hem till Schweiz är det 10 000 kilometer. Dit kan jag inte resa förrän om två veckor. I baksätet sitter en ny kille, han ska skriva en bok om mig. Snart får jag gå i duschen och lägga mig. Jag tänker sova så länge som möjligt. Hur går det därhemma månntro? Hoppas allt är väl. Kanske Robin lärt sig några nya ord? Undrar om Rianna låter Minttu sova i fred, eller har flickan varit orolig? Helst skulle jag vara där, men det går inte just nu. I dag var bilen grym, det kändes bra inuti den. Att köra är det bästa som finns. Så fort jag kliver ur uppstår problem. I hög fart ställer ingen några frågor.

Kimi backar Maseratin in i rutan och börjar raskt gå mot dörren. Ett fåtal enträgna fans häckar fortfarande i lobbyn. Den utmattade föraren har tagit av sig sina solglasögon. De blå ögonen ser rakt fram, högra handen gör en bekant rörelse: strax pryds kepsen av ett KR. Sedan glider hissdörren igen med ett svischande ljud och han är borta.

Sent på kvällen på hotellrummet loggar jag in på nätet. Blicken fastnar på gårdagens presskonferens som handlar om det kommande veckoslutet. Förarna får svara på frågan hurdana minnen de har av Malaysias GP, som nu går av stapeln för sista gången. De svarar alla plikttroget och artigt. Med andra ord: de är dötrista. Till slut blir det Kimis tur. Här i Malaysia tog han sitt livs första deltävlingsseger 2003, och nu undrar reportern vad Kimi kommer att sakna allra mest. Efter en stunds tystnad faller orden som stenar på klinkergolvet. I ärlighetens namn vet han inte om han kommer att sakna något överhuvudtaget. Visst, banan är kul, men det enda man hinner se är flygplatsen, hotellet och banan. Du kan ju själv räkna ut om du skulle sakna något av dem eller inte.

En del av journalisterna garvar, resten är knäpptysta. Här har vi komikens själva essens: När alla knep är använda kan det löna sig att pröva med

sanningen. Varenda förare och reporter vet att man omöjligtvis hinner bekanta sig med en stad, dess människor eller matkultur under en enda tävlingshelg. Alla vet det, men ingen säger det högt. Utom en person som vägrade yttra ett ord innan han fyllt tre.

Bakom ministerns bilkortege finns det gott om plats. Författaren får skjuts av Kimi i Kuala Lumpur. FOTO: KARI HOTAKAINEN

Inte en enda meter

INTE EN ENDA METER

Kuala Lumpur. Hotell Sama-Sama, lördag morgon. Klockan är 9.10. I dag avgörs vem som kommer att inneha pole position i morgondagens tävling. Avfärden från hotellet är spikad till 9.30. Föraren sover in i det sista.

Själv sitter jag i baren i nedre lobbyn och dricker kaffe, vid bordet intill skränar ett överförfriskat och bedagat sällskap med kepsarna på svaj, två kvinnor och en man. Deras ferrariröda T-tröjor är fulla av mörka fläckar, förmodligen bleknade minnen av det billiga och goda Tiger-ölet. De cirka femtioåriga varelserna ger ifrån sig hesa ljud och utsöndrar en lukt av alkohol som marinerats i kroppen i flera dygn. De visar sig vara australier som flugit upp från Sydney redan i onsdags för att titta på tävlingen genom ölglaset.

Den ena av kvinnorna, den rödhårigare, undrar om de eventuellt trakasserat mig kvällen innan. Jag svarar att jag inte varit i baren, och att den optionen således är outnyttjad. Mannen i sällskapet, med små hål i de rosa kinderna, frågar vresigt om jag håller på Kimi eller på den där engelska bondfångaren med örhängen – jag ser nämligen ut som någon som kunde hänga med Lewis Hamilton. Jag säger att jag är hetero och inte hänger med någon. Kvinnorna brister ut i skratt, lättade över att de inte varit taskiga mot mig.

Mannen avkräver mig en åsikt om Kimi Räikkönen. Jag svarar att jag inte känner karln men uppskattar hans sätt att trotsa döden. Jag tillägger att jag aldrig sett en enda formeltävling från början till slut och inte heller varit intresserad av sporten. Kvinnorna är nyfikna på mina övriga brister, men mannen tystar dem genom att se mig stint i ögonen. Jag kan känna hans blick på både halsen och öronen, för den svajar betänkligt. Han frågar mig varifrån jag kommer och vad jag gör på ett hotell nära Sepang-banan om jag inte följer med Formel 1. Jag berättar att jag är finländare och är här på en vanlig semesterresa. Sällskapet freakar ut totalt. Jag kommer från samma land som Kimi. Min status rakar omedelbart i höjden. För att hedra mitt hemland beställer de in mera öl. Alla tre pratar i munnen på varandra och ger sina synpunkter på Kimi, som blivit som en familjemedlem. Han är dessutom den enda av förarna som inte pratar en

massa strunt efter tävlingarna. De är medvetna om att han bor på samma hotell, men hittills har de inte sett honom – antagligen för att han återvänder så sent att de som är i baren redan är så packade att de glömt bort att rikta blicken mot hissarna. Att få se en skymt av Kimi är nödvändigt, menar de, det räcker inte med att se honom svischa förbi på huvudrakan i 290 kilometer i timmen. Då hinner man inte bilda sig en uppfattning om en människa. Jag är av samma åsikt.

Mannen vill bjuda mig på brännvin eftersom finländare spetsar sin frukost med sådant. Jag avböjer, tackar för pratstunden och reser mig från bordet. Mannen önskar mig all lycka och välgång, även om han betvivlar att jag är i behov av någondera eftersom jag har ynnesten att vara född i samma land som Kimi.

Plötsligt blir alla i sällskapet enormt kissnödiga och störtar med klafsande flip-flops och frasande shorts mot toaletterna. Så fort de försvunnit ur sikte glider hissdörrarna upp och den röda mannen skuttar iväg mot Maseratin.

Under bilfärden är stämningen avslappnad och hastigheten över det tillåtna, tills vi fastnar i en rondell. Kom igen, muttrar Kimi, ni tänker väl inte mantalsskriva er här i rondellen. Han är otålig, har bråttom till jobbet och vill snabbt komma in i sitt kringskurna utrymme, under hjälmen.

Efter en stund är vi framme vid banan. Om tre timmar vet vi vem som startar i pole position på söndagen. En av Kimis favoritlåtar heter just Pole position, Paalupaikka på finska. Den sjunger han gärna under karaokekvällar, låt vara att det kräver sin styrketår. Men efteråt brukar sista ordet i refrängen ta sats som gäddan i vassen. Texten och musiken till den countryinfluerade slagdängan är av Hector, och låten spelades in av framlidne Kari Tapio. Precis som många andra karaokeörhängen tycks den ha en hel del att säga också om sångarens eget liv: ”Tiden rusade iväg utan att vänta/De vilda ungdomsåren, allsmäktigheten/Djävulsnätter och himmelsk gryning/Varje dag som en liten evighet/Hade jag vetat hur mycket livet gav/skulle jag ha nöjt mig med mindre/Nu har jag landat, jag tror jag stannar här/på min ensamma station/Min pole position.”

Mannen som jagar pole position skuttar iväg med lätta steg, men sången fortsätter att ringa i mina öron. Sami och jag vandrar till Ferraris representationsutrymmen. Där sveper den rödklädda personalen starkt kaffe och bubblar av iver. Stallchefen Maurizio Arrivabene, en slank och

gråskäggig man, suger på ett litet munstycke och blåser ut röken åt sidan. Mojängen, som pryds av Ferraris logga, heter Iqos och är Philip Morris senaste uppfinning; en tingest som värmer upp en liten mängd tobak utan att bränna den och gör att användaren kan få i sig nikotinet utan papper. Det innebär ett gift mindre. Jag noterar senare samma manick också hos andra betydelsefulla personer.

Arrivabene är rutinerad. Han kan lagra anspänningen inom sig som en saftflaska i källaren, men den flackande blicken avslöjar motorsportens innersta väsen: en förare kan göra väl ifrån sig men ändå drabbas av motorhaveri. Gör man en felaktig manöver rasar man ner till femte plats. En blockering i ett avgörande moment och man tappar en halv sekund. Och en halv sekund är en olidligt lång tid. Det finns ingen annan gren där skillnaderna är lika små. I den här sporten får det minimala massiva proportioner.

Nu rycker Arrivabene ut en tre centimeter lång cigarett ur munstycket och fimpar den i hålet på Iqos-askkoppen, som snarare liknar ett sirligt och elegant designföremål än en normal, stinkande askkopp. Med vaggande steg ger han sig iväg mot depån, med förhoppningen att stoppuret ska vara välvilligt inställt till just hans förare.

Sami Visa kommer med dagens tredje vattenflaska och en kopp espresso åt mig. Han har känt Kimi i tjugotvå års tid, ända sedan 1996. Rent åldersmässigt skulle han kunna vara Kimis far, men i stället fungerar han som dennes allt-i-allo. Kimi har alltid varit dålig på att ta emot råd, till och med då dessa skulle ha varit goda och på sin plats. Han har alltid gått sin egen väg, trots att vägen emellanåt förvandlats till en stig, en dikesbotten eller en ödemark. En racerförare är en racerförare också när det inte finns några vägar att färdas på. Men han lånar gärna Sami sitt öra, och orsaken är uppenbar: Sami har aldrig blåst honom. Och kommer inte att göra det heller. Löftet avgavs för några år sedan i bastun på Villa Butterfly, i samband med att man gjorde upp Samis kontrakt: ”Blåser du mig är du dödens.”

Ibland kan muntliga avtal vara hållbarare än en bit papper. Själv har jag sett alltför många filmer om italienska familjer, och börjar därför omedelbart tänka på ovan nämnda hotelse när en stor, becksvart kille kommer invaggande på uteserveringen. Han hälsar på Sami Visa med djup och rosslande röst. Mig skakar han hand med, som om han utgick från att vi är gamla bekanta. Jag försöker dölja min okunskap genom att

fumla med kaffekoppen. Mannen störtar upp för att ge chefskocken en kram. De båda männen gestikulerar så yvigt att Sami hinner fylla i luckorna: killen heter Moko, en hyllad senegalesisk smyckeskonstnär och tillika en av grundarna av och ägarna till det internationella modeföretaget Chrome Hearts. Alla här känner honom, utom jag. Företaget han representerar har samarbetat med Madonna, Lenny Kravitz och ett flertal andra superstjärnor. Till Grand Prix-tävlingarna har Moko ett livslångt inträdespass som han i tiden beviljades av Ferraris stallchef, Jean Todt, i dag president för internationella bilsportförbundet, FIA.

När Moko återvänt till vårt bord och jag berättar att jag skriver en bok om Kimi Räikkönen, tänds en brasa i hans ögon. Hörrudu, white boy, nu tar du och lyssnar på mig för jag ska berätta alltihop, säger han. Formel 1 började Moko följa med 1979, under apartheidperioden. På den tiden var det synnerligen kontroversiellt att en svart man hejade på en vit racerförare. I Mokos hemland lirade man fotboll och rugby, men Moko fastnade för Formel 1. I hans ögon är Kimi Räikkönen jämförbar med en konstnär som låter verken tala för sig. Innan jag hinner fråga något mer hajar jag till när jag inser att jag stirrat oartigt på den färggranna kaftanen som når ner till vaderna. Moko har också noterat saken och svävar ut i en panegyrisk lovsång till det finländska designföretaget Marimekko. Han har själv inhandlat deras tyger och låtit sy upp unika klädesplagg åt sig.

Kimi började han följa redan under tiden på Sauber, förklarar han. Den grabben kom in från mörkret och tände lyset på direkten. Jag tittade, följde med och lade namnet på minnet, minns Moko. Träffades gjorde de inte förrän Kimi hade flyttat över till Ferrari – det var i Melbourne i Australien, på premiärracet under Kimis Ferrariperiod. Moko råkade sitta vid foten av ett träd inne på paddockområdet när Kimi gick förbi. ”Good afternoon, mister Räikkönen, welcome to Ferrari”, sa Moko. Föraren stannade, tittade på honom, log och tackade. Strax intill stod en fotograf som konstaterade att det tydligen krävdes en afrikan för att locka fram ett leende hos Räikkönen, minns Moko. Jag gav honom en lyckoamulett ur min samling, och han tog faktiskt hem loppet den gången.

What you see is what you get. Kimi har inga baktankar.

Den här gången har Moko kommit med privatplan från hemstaden Paris. Efter tävlingen ska han dra vidare till en Rolling Stones-konsert i Stockholm, eftersom ”pojkarna” bett honom komma. Hans företag har gjort en omfattande kläd- och smyckeskollektion som bygger på Rolling

Stones kända tunglogga. Det här berättar han inte själv utan jag får höra det på omvägar. När jag frågar honom om saken konstaterar Moko att han ogärna diskuterar sina verk, däremot försöker han göra dem så bra att andra människor pratar om dem i stället.

Enligt egen utsago är Moko mera wiseman än iceman. En klok människa sladdrar inte, utan bevarar och förvarar en del i sitt inre. Han hänvisar till författare som Marcel Proust och Albert Camus som inte yttrade sig i onödan utan lät pennan tala. Jag ser inte riktigt kopplingen mellan dem och Kimi, men det gör Moko, som också avslöjar att han blivit bekant både med Kimis föräldrar, Paula och framlidne Matti, samt förarens mormor.

Moko tystnar och blickar ut mot folkvimlet.

Sedan säger han att jag sannolikt kommer att stöta på stora problem senast halvvägs in i boken. När jag frågar hurdana problem han syftar på, ser han bara gåtfull ut. Till slut påpekar han att det kanske vore skäl för mig att ta ett grundligt snack med Kimis mamma, eftersom människan bara har en mor. Jag lovar göra det.

Jag väcks ur mina tankar av ett bekant ljud som når mig från cirka hundra meters håll. Grisslakten är åter igång. Dags att förflytta sig till slaktplatsen. Där har de röda männen dragit i gång monstret. Vem är snabbast på 5,5 kilometer? Träningarna har börjat. De räcker en timme, med en paus emellan, innan dagens höjdpunkt, tidskvalet, tar vid. Då avgörs söndagens startordning.

Inuti hjälmen finns ett svettigt huvud, i huvudet en hjärna som går på betydligt högre varv än fordonet. Arbetet underlättas av det faktum att det hela nötts in tusentals gånger, kurvorna blir rätare, nacken har vant sig vid darrningarna, gammal data har lagrats i ryggmärgen. Hittills under karriären har Kimi kört 70 000 tävlingskilometer, plus alla tester, träningar och kval. Han har vant sig vid tanken på döden, säger jag som outsider. Kimi skulle hävda att jag överdriver eftersom dagens bilar är så trygga.

Första kvalvarvet bådar gott, efter det andra ser det ännu bättre ut. Alldeles på slutet gör Kimi ett pyttelitet misstag som kostar honom pole position. I morgon startar han således från andra ledet. Läget är ypperligt. Bilen lyder hjärnan.

Mikrofoner sträcks fram, det är nu man borde berätta hur det känns och vilka förväntningar man har inför morgondagen. Kimi krafsar sig i nacken. Men den här gången handlar det inte om irritation, utan helt enkelt om klåda: han lider av atopiskt eksem som ilsknar till alltid då och då. Journalisterna får en kort och saklig redogörelse för sladdningen, som nätt och jämnt syns i slowmotion, och hur den kostade honom pole position. Men han ser ändå morgondagen an med tillförsikt. Han säger bara det nödvändigaste, alltså nästan inget alls. När orden tryter gäller det att tolka kroppsspråket i stället, och hållningen säger att bilen är så pass bra att segern är inom räckhåll – förutsatt att det inte händer några konstigheter, förstås. Och om det finns någon sport där konstigheter brukar inträffa är det denna.

Resan från banan tillbaka till hotellet sker under tystnad. I morgon är det tävlingsdags. Morgondagen är orsaken till att man färdats 10 000 kilometer för att ta sig hit. På grund av söndagen anlände Kimi redan i tisdags. Vid hotelldörren sänker han blicken och skyndar mot hissen. Den här gången stannar han inte, utan skriver på kepsarna i farten. Åttonde våningen, tredje dörren till vänster. Dit. Duscha, lite kvällsmat. Skype, Schweiz, familjen. Minttu, Robin och Rianna. Har Robin lärt sig nya ord?

I baren i nedre lobbyn är det stendött. De tre australierna har kroknat. Bara fyra ögon är öppna. Med dem kan man ändå se tillräckligt tydligt, alltså mig. De vill veta vem som gav järnet ute på banan medan de själva tog sig ett järn. Jag berättar. Nu slås även de två resterande ögonen upp. Alla är ense om att Kimi kommer att ta hem segern i morgon, lika ense som de är om att de själva måste vara på plats för att bevittna det hela.

Jag växlar ytterligare några ord med trion som har uppenbara problem med tidsuppfattningen. Osökt kommer man att tänka på mängden inexakta artiklar om Kimi Räikkönens blöta fritidsintressen. Nuförtiden dricker Kimi lika mycket under ett helt år som de här fansen hinkar i sig på en helg.

På söndagen är det varmt och kvavt genast på morgonen. I skuggan är det +36°C, i bilen dubbelt så varmt. Inne i depån är det spänt läge, problemen hopar sig. Något går snett under formationsvarvet. Kimis bil tappar i prestanda, tio röda män rusar fram, bilen strippas på sitt kolfiberkarosseri, männen sticker in sina huvuden i bilens mage. Minuterna tickar iväg, startögonblicket närmar sig. Kameran zoomar in på stallchefen Arrivabenes ansikte som andas ovisshet och oro. Ett sus går genom

publiken. Kimis bil knuffas in i depån, de röda männen skjuter folk åt sidan, finns ingen tid att förlora. Genom luften singlar en enorm mängd osynliga sedlar som går förlorade om man inte hittar felet. Det gör man, men man hinner inte reparera det i tid. Kimi kliver ur bilen, och med hjälmen under armen försvinner han in i depåns innandömen.

Rutan bredvid Lewis Hamiltons gapar tom. Resan till världens ände gjordes förgäves. Han körde inte en meter. Annat var det förr. Som sagt var det på den här samma banan han tog sin första Grand Prix-seger 2003.

Den här gången låg felet i en pajad turboslang – fast den nyheten går man inte ut med i dag, utan först i morgon. Föraren däremot fungerade ypperligt, men föraren fungerade i onödan. Och nu måste man dröja kvar. Man måste följa med när de andra kör. Man måste svara på frågor när journalisterna undrar hur det känns att inte ha kört en enda meter. Man måste hänga kvar på arbetsplatsen in i det längsta, fast man inte fick jobba överhuvudtaget.

Till slut, i skymningen, får man äntligen lämna banan.

Maseratin transporterar en rad tystlåtna män i snigelfart genom miljonstadens rusning. Plötsligt ser Kimi sin chans. Framför oss kör en kortege, tydligen är det någon av ministrarna i Malaysias regering som precis ska lämna banan. Två motorcykelpoliser kör främst med tre representationsbilar hack i häl. Kimi lägger sig i hasorna på kortegen som värdigt och privilegierat tar sig fram i rusningen på en egen led. Poliserna viftar åt oss att vi ska sluta följa dem. Kimi bara fnyser till och fortsätter att kryssa fram efter kortegen. Jag sneglar på Sami Visa. Han visar med en min att jag inte ska kommentera saken den här gången heller; så här går det till.

Till slut kommer vi fram till det ödsliga hotellet. Den tävlingslöse föraren försvinner in i hissen.

Sami och jag dröjer kvar i nedre lobbyn, frustrationen har smittat av sig, ingen säger särskilt mycket, den stumma vreden riktar sig mot turboslangen: varför fungerade du inte; är du värd ens en hundring i en sju miljoners kärra?

Senare på kvällen drar Kimi vidare mot Bangkok. Där väntar ett sponsortillfälle, sedan en tävling i Suzuka, i Japan. Nu riktas all positiv

energi mot den. Med andra ord är allt som förr, nu gäller det bara att koncentrera sig på nästa Grand Prix och hoppas på att motorn inte tar mera stryk. Nej. Allt är inte som förr. I dag har han familj, fru och två barn. I dag har han något att förlora.

FOTO © SUTTON IMAGES

Två sekunder är en evighet

TVÅ SEKUNDER ÄR EN EVIGHET

Baar, Schweiz. Hemmet. Pappa ligger på soffan med en vattenflaska i vänstra handen och Robins leksaksbil i den högra. Sonen trimmar sina bilar på golvet. Ingen har bråttom någonstans. Avfärden till nästa GP-lopp i Abu Dhabi är först om tre dagar, och den här gången följer hela familjen med. Det är årets sista tävling. Sedan är säsongen över.

På den här soffan är Kimi pappa, inte racerförare. Han pratar livligt, kommenterar Robins historier, deltar i leken, pladdrar, skrattar, hakar på sonens upptåg, fortsätter dem. Den 38-årige mannen har varit pappa i snart tre år. Andra barnet, dottern Rianna, föddes för ett halvår sedan. Vardagen är händelserikare än ett F1-lopp. På racerbanan sker saker och ting repetitivt, det ena loppet är rätt långt det andra likt. Tillsammans med småbarn har ögonblicket kvar sin unika karaktär, för i morgon kan allt se annorlunda ut; Robin utökar sin vokabulär med ännu ett ord, Rianna har ett nytt ansiktsuttryck. Formel 1 får ge plats åt människorna som är nummer ett.

Där sitter han, Iceman, men av isen syns inte ett spår. Smeknamnet var ett påhitt av McLarens dåvarande stallchef, Ron Dennis. ”Iceman” är ett alias, en sköld, ett redskap. Det är ett bra och ändamålsenligt namn när man ska köra bil, men så fort Kimi kliver ur ekipaget rinner det av honom på nolltid, senast vid tröskeln till det egna hemmet.

Kimi är känd för sin fåordighet. Tystnaden uppfanns inte av finnarna, men de har förädlat den till en rad framgångsrika produkter: ordknapphet, pauser, meningar som består av tre ord samt en halv minuts tystnader – en sorts gropar som en utomstående kan trilla ner i och sedan förundrat fråga sig vad som pågår när ingenting händer. Medan finnen fortsätter som om tystnaden aldrig existerat.

I Kimis offentliga arbete framprovoceras den mest högljudda tystnaden i regel av tillräckligt enfaldiga frågor. I den bullriga och verbala mediavärlden kan tystnaden vara bästa sättet att dra till sig uppmärksamhet. I Kimis fall föds tystlåtenheten ur en kombination av

blyghet och intelligens: om frågeställaren kommer med plattityder svarar Kimi genom att yttra två stavelser och klia sig i nacken.

Kimi Räikkönen hade ingen chans att vänja sig vid medieklimatet i Formel 1. I stället kastade han sig hals över huvud ut i vaken: vid öppningsracet i Melbourne var hundratals journalister och tv-kanaler på plats, och tiotals mikrofoner stacks genast framför näsan på honom. I hans tidigare liv, i Formula Renault-serien, gav han bara enstaka intervjuer då och då. Allt förändrades över en natt. Plötsligt satt den unge mannen, som talade bruten, knagglig och haltande engelska, verkligen i klistret, men på ett positivt sätt. Undret var ett faktum; han hade knipit åt sig en plats i Formel 1, en värld som ännu året innan bara hade hägrat som en avlägsen dröm.

Kimis gamle vän, Teemu ”Fore” Nevalainen, har en intressant teori. ”Om resan till berömmelse hade varit längre och han hade haft mer tid att förbereda sig, tror jag vi skulle se en annorlunda Kimi än i dag. En tråkigare. En som alltid skulle ge folk de svar de vill höra. Nu säger han med tre ord mer än resten av förarna tillsammans.”

Kimi Räikkönen är inte den första finländska idrottaren som skyr mikrofonen eller fruktar den. Däremot är han den första vars fåordighet blivit ett internationellt varumärke. Jag skriver blivit, för det är ingenting han skapat själv. Han har aldrig byggt upp ett varumärke, utan insåg en dag att han själv var ett. Det starkaste personvarumärket är alltid äkta och därför ett misstag. Det svagaste är opersonligt; det är konstruerat, andefattigt och inlärt. Kimi däremot är en ekologisk produkt som lyftes upp ur det iskalla vattnet, sköt skott ur jorden och föddes i Björnkärr, i Esbo.

Jag trycker på den röda rec-knappen på diktafonen. Nu är den redo att lagra prat. Kimi kastar en blick på manicken men låter sig inte störas av den – eller om han gör det så visar han det åtminstone inte.

Kimi Räikkönen har fått kämpa hårt för att lära sig hantera kändisskapet; han har sett offentligheten mera som en skyldighet, ett nödvändigt ont. ”Det bästa skulle vara om man kunde köra Formel 1 inkognito”, säger han och jag försäkrar mig om att diktafonen tar upp denna första mening. Samtidigt som han säger det vet Kimi att en sådan värld inte finns och aldrig kommer att göra det. Inkognito kan man köra gaffeltruck eller gräsklippare, inte en bil som är värd sju miljoner euro.

”Under kartingtiden behövde man inte ge särskilt många intervjuer, ja, kanske några få under FM eller om man lyckades knipa en pallplacering. Samma sak i Formel Renault. Inte kändes intervjuerna särskilt jobbiga i Formel 1 heller, även om frågorna kunde vara galet irriterande. Jag tycker de är helt meningslösa, även om jag kan fatta poängen med dem ur teamets perspektiv. Men frågorna och svaren är desamma, dag ut och dag in. Kanske går det inte att ställa särskilt många frågor om den här sporten. De kunde gott kopieras, så skulle alla komma lättare undan.”

Robin leker med åtminstone tio bilar och en racerbana med stigande startplatta. Det gäller att trimma ekipagen så att de orkar ta sig ända upp till slingan, varifrån de sedan kan gasa iväg mot målrakan. Kimi sköter trimmandet, helt uppslukad av leken, trots att diktafonens röda lampa blinkar och kräver prat.

”Med tanke på att det körs tjugo lopp om året begriper jag inte varför man varje torsdag måste svara på frågor om föregående tävling, och på fredagen redogöra för dagens träningar. Journalisterna analyserar resultaten från fredagsträningen och frågar varför man kom åtta, sjua eller sexa, fast det saknar betydelse. Man skapar rubriker av resultaten från de fria träningarna, trots att man inte gör upp om pole förrän på lördag. Och själva loppet äger rum på söndag.”

Kimi öppnar dagens tredje Penta-flaska, ett destillerat vatten han blivit tipsad om av fystränaren Arnall. Den upptas långsamt av kroppen och innehåller inga orenheter.

Jag funderar en stund på Kimis förhållande till PR-sidan av hans jobb. Ferrari har en årsbudget på över fyrahundra miljoner euro. Summan är hisnande och omfattar sponsorernas behov och önskemål, försäljning och marknadsföring, fantasier och metaforer. Ingen har koll på helhetsbilden, alla betraktar det hela ur sitt eget perspektiv, genom nyckelhålet. Och genom den öppningen syns bara två förare, varav en lite motvilligt grymtar fram några stavelser. Och kliar sig bakom örat.

Hublot, den schweiziska tillverkaren av exklusiva klockor, bidrar med fyrtio miljoner euro. Kimis handled gapar tom. Jag frågar om detta, eftersom jag är intresserad av vilken synlighet den enorma investeringen får. Kimi säger att han inte kan bära klockor eftersom de irriterar hans eksem. Jag undrar i mitt stilla sinne vad som irriterar Hublots koncernchef. Kimi skyndar att tillägga att han alltid bär en klocka i

ryggsäcken ifall det skulle dyka upp ett evenemang där den måste visas upp. Jag kommer att tänka på presskonferensen under Rolling Stones Europaturné 1995. Volkswagen var turnéns huvudsponsor. Reportrarna frågade Mick Jagger vad han tyckte om bilmärket. Sångaren sa att han hellre kör en Rolls-Royce.

Kimis röst är bekant från tv. Den är låg, hes och djup. Klangen kommer sig av olyckan han råkade ut för som femåring när han vurpade med cykeln och slog halsen mot styrstången. Stämbanden tog stryk och har aldrig riktigt återhämtat sig. Rösten sticker ut.

Minttu kommer ner från övervåningen med sex månader gamla Rianna i famnen. Kimis blick säger att han gärna skulle titta lite mer på nykomlingarna, så jag knäpper av diktafonen och ursäktar mig en stund. Jag går runt i det stora huset och funderar hur vägen ser ut som tagit Kimi ända hit. Avståndet till Björnkärr i Esbo är 2 440 kilometer och 20 år. Jag kommer fram till wc-utrymmena på mellanvåningen. Inredningen går i samma stil som i resten av huset: grått och svart. Tankarna irrar tillbaka till karriärens början, ögonblicket då Kimi undertecknade kontraktet med Sauber. Plötsligt satt den unge mannen, som hoppat av yrkeshögskolans bilmekanikerlinje, i ett rum på ett lyxhotell i den lilla staden Rapperswil och stirrade på kontraktet som låg framför honom på bordet. Runt bordet satt hans managers, Dave och Steve Robertson, stallets ägare Peter Sauber samt en advokat. 500 000 dollar om året och 50 000 för varje tävlingspoäng. Mannen som skrev under kontraktet hade växt upp i ett hus som saknade inomhustoalett. Detta var något som snart skulle rättas till. Han ville gottgöra sin pappa och mamma för att de hade satt i gång alltihop och gjort det möjligt.

Minttu, Robin och Rianna går ut på en promenad. Vi fortsätter där vi slutade. Du är känd för att inte vara känd. Du är känd för att inte säga särskilt mycket. Beror det enbart på att frågorna ständigt är desamma eller tycker du genuint illa om att prata med främmande människor? Kimi svarar inte, utan kommer i stället med en intressant infallsvinkel:

”Dåliga minnen kan också vara goda minnen. Alla tror att man gjort en dålig tävling om man inte tagit hem segern. Men genom åren har jag kört många lopp där man haft ett kasst startläge på gridden, typ plats X, och sen har man kört upp sig till femma eller fyra och man vet själv att ingen annat hade kunnat köra ett dugg bättre, men det tycks ingen fatta. Folk kollar bara att jaha, han kom etta, då måste det ha gått bra. Loppet i sig

kan ha varit hur tråkigt som helst, men kommer man först i mål utgår reportrarna från att man gjort ett kanonjobb. Ibland hände det att man sa att racet sög och var urtrist, och att dom andra förarna råkade ut för både det ena och andra och att man själv hade en jädrans flax och därför kom i mål som etta – ändå sa dom att man varit jävligt vass. Det är helknäppt. I den bemärkelsen kan dåliga minnen vara goda minnen. Förstaplaceringar är allt som räknas, trots att alla inom stallet vet att den och den fjärdeplaceringen egentligen var en bättre prestation med tanke på omständigheterna. Men det är lönlöst att försöka förklara det här för nån som bara bryr sig om vem som står på pallen; folk stirrar sig blinda på slutresultatet. Jag kan ha goda minnen också av lopp jag aldrig har slutfört, eftersom allt gick som en dröm ända fram till motorraset. 2002 drabbades jag av väldigt många motorhaverier, men ändå har jag en massa goda minnen från det året. Jag lärde mig massor, trots att allt inte gick vägen alla gånger. Men det kan publiken omöjligt förstå.”

”Ibland hände det att man sa att racet sög och var urtrist, och att dom andra förarna råkade ut för både det ena och andra och att man själv hade en jädrans flax och därför kom i mål som etta – ändå sa dom att man varit jävligt vass.”

Jag ser mig omkring i det stora vardagsrummet. Jag letar efter något som skulle vittna om berömmelsen, yrket, stjärnstatusen. Blicken fastnar på en stor röd bok som ligger på soffbordshyllan: en översikt över världsmästerskapsåret 2007, ett verk Kimi tillägnats av Ferrari. Det påminner mig om de unika kvaliteterna hos killen som just nu ligger med mysbrallor framför mig i soffan.

Förutom de vanliga medierna, omges Formel 1-cirkusen också av en så kallad depåoffentlighet: megastjärnor, superkändisar, rockhjältar, businessguruer, påfåglar, bidrottningar, ministrar. Alla vill de ha sin andel, en smula, en bit. Av vadå? Jo, samma sak som anhängare i Pälkäne eller Tokyo: en känsla, en beröring, närhet, ett minne. Tänk att jag vidrörde någon som skakat hand med döden. Förarna gör något man inte borde göra men de gör det ändå. Är det farligt? Alla gånger. Spännande? Absolut.

På YouTube snurrar ett klipp där den världskända skådespelaren Nicole Kidman gör ett stopp i Ferraris depå och hälsar på förarna. Kidman sträcker fram handen mot Kimi och säger: Nice to meet you. Kimi skakar pliktskyldigt hand och vänder sedan bort blicken. Bilderna är talande.

Videon är populär eftersom den innehåller en blunder: Kimis uppförande. Den sociala koden föreskriver hur man bör bete sig inför en celebritet. Helst ska man åtminstone säga: Vad härligt att du hittade hit, jag har sett många av dina filmer, och din mans rullar är inte heller fy skam. Kimis ansiktsuttryck vittnar snarare om hur plågsamt det är att tvingas kliva ur bilen och konfronteras med yrkets avigsidor: glittrande stjärnor som borde ha vett nog att dröja kvar på sitt himlavalv. Varför sjutton går de omkring och dräller här i depån, på min arbetsplats?

Kimi zappar mellan tv-kanalerna och hittar till slut en som visar motocross. Blicken fokuserar på jätteskärmen. Unga män åker runt i en cirkel i en inomhushall. Merparten av tiden befinner de sig i luften, de studsar upp mot taket, dunsar tillbaka ner på marken, kör längs en knölig raksträcka tills de närmar sig en ny puckel som åter slungar dem upp i luften. I en utomståendes ögon ser det hela ohyggligt ut, och jag undrar högt om inte förarnas ädlare delar blir mosade under loppet. Kimi drar på munnen. Han njuter alldeles uppenbart av att få upplysa en novis om sportens detaljer. I motocross använder man inga suspensoarer, förklarar han, eftersom man i praktiken står upprätt på cykeln nästan hela tiden.

Kimi gillar att prata om motocross eftersom det var där allting började. Han har också investerat i sporten och äger i dag ett stall vid namn Ice One Racing som verkar i Belgien och leds av den förre toppföraren Antti Pyrhönen. Kimi förhåller sig passionerat till grenen och har också låtit bygga en egen bana åt sig vid sommarstället ute vid Porkala udd.

För cirka trettiofem år sedan klev Kimi upp på en Italjet, en liten motocrosscykel för barn, på gården hemma i Björnkärr i Esbo, och vred på gasen. Cykeln knyckte till, den lille pojken accelererade iväg och kom upp i en fart som sedan dess aldrig mattats av. Tillsammans med den två år äldre brodern Rami plöjde de upp familjens trädgård till oigenkännlighet – tills de var redo att ta klivet över till de fyrhjuligas värld. I dag närmar sig sonen Robin åldern då hans far sprutade upp jord och gräsmatta med bakhjulet.

Vad är det som gör farten så intressant? Varför tjusar den oss? Varför klarar vissa människor helt enkelt inte av att stå still? Har de något slags bultande virus i kroppen? Varför går somliga av oss på högvarv? På många områden i livet är högvarven nödvändiga: i konsten, affärslivet och i tiotals idrottsgrenar där man måste vara reaktionssnabb, intensiv, våghalsig och oförskräckt för att nå framgång. En människa som är van

vid övervarv kan känna fasa inför vardagen, denna gråa remsa som solen obönhörligt blottar på det dammiga köksgolvet. Efter en intensiv upplevelse känns allt annat tråkigt och trist, som om man nyss klivit ner på fast mark efter att ha åkt i nöjesparkens coolaste attraktion. Matti Nykänen, Finland mest framgångsrika backhoppare, var lycklig under fyra sekunder i luften, men nere på marken har han ofta varit vilsen. På jordytan tvingas luftens betvingare böka i mullen. Ibland kan det vara knepigt att orientera sig mellan ytterligheterna.

Kimi grubblar över fartens väsen. Vilket han möjligen aldrig gjort förut. Han kanske inte kan definiera den, men köra kan han. Han hittar inte orden, men nog spåren på banan. Det är svårt att beskriva men han gör det i alla fall.

”Man känner inte av farten – förrän man för ett ögonblick tappar kontrollen över den. Ibland efter semestern, när man öser på för fullt längs en raksträcka, känns det som om huvudet inte hängde med. Det är som man åkte in i en tunnel, och man fattar inte hur fort man kör förrän man bromsar in, under typ fyra sekunder. Sedan försvinner känslan. Efter varje semester brukar jag få ont i nacken, jag har svårt att hålla huvudet upprätt och känner hur det värker i hela kroppen.”

Jag blir rädd bara av att lyssna.

”Jag har aldrig varit skraj. Om jag skulle bli rädd på riktigt är det dags att lägga av. Jag tycker om att sitta i bilen, själva körandet är det enda som är bra med jobbet. Då får man vara i fred.”

Det där känner jag igen, trots att jag färdats alla mitt livs kilometrar i en vanlig personbil.

En Formel 1-bil är världens trängsta arbetsplats. Iförd hjälm ligger den anställda, med lätt böjda knän och begränsad sikt, i en måttbeställd kapsel av kolfiber. Man har ingen kontakt med arbetsgivaren, bortsett från en teamradio genom vilken man står i förbindelse med tävlingsingenjören. Alla andra förare är konkurrenter, varav en del vill sno ens jobb i följande sväng. Uppsägningstiden är en sekund, årslönen oproportionerlig, stämningen på jobbet emellanåt i spändaste laget, förmånerna är omätliga, det intensivaste arbetspasset sträcker sig mellan halvannan timme och två timmar, även om den faktiska arbetstiden är omätbar, fritiden är begränsad, du blir igenkänd överallt och bortglömd väldigt snabbt.

”Jag har aldrig varit skraj. Om jag skulle bli rädd på riktigt är det dags att lägga av. Jag tycker om att sitta i bilen, själva körandet är det enda som är bra med jobbet. Då får man vara i fred.”

Jag ber Kimi belysa sin exceptionella arbetsplats lite utförligare. Han funderar en stund. En lång stund. Vilket inte är så konstigt. Det finns trots allt andra yrken vars egenart också kan vara svår att verbalisera. Fast å andra sidan: varför borde man göra det? Vad föredrar du själv – att läsa en författares verk eller gå och lyssna på när hen berättar om det? Skulle du hellre höra tonsättarens redogörelse för sitt opus eller lyssna på själva stycket? Du skulle knappast heller vilja stå i en kylig lägenhet och lyssna på värmepumpsinstallatören som förklarar vilket bra jobb han strax kommer att göra när han installerar pumpen. Jag har läst hundratals böcker och hundratals författarintervjuer i mitt liv, men jag minns ingenting av de senare. Däremot har många böcker gjort ett bestående intryck.

Kimi byter ställning, halsar Penta-flaskan och rapar. Han är inte van vid att fundera över det han gör. Många av de proffs jag intervjuat om Kimi framhäver samma sak: instinkten. Antingen har man den eller så inte. Nästan allt annat kan man lära sig med lite övning.

”Själva körandet och besluten man fattar under loppet kommer automatiskt, undermedvetet. Om någon frågar hur jag vet var jag ska bromsa, kan jag inte svara. Den tanken bara kommer någonstans ifrån. Om jag tvingades fundera var jag ska bromsa skulle jag ha en lika stor chans som en snöboll i helvetet. Jag skulle jämt vara sen. På något sätt klurar man alltid ut var inbromsningen ska ske.”

Kimi ger mig en blick för att kolla om jag hänger med. Det gör jag. Men jag vill veta mer. Många människor följer gärna med starten på ett F1-lopp eftersom det utgör en utkristallisering av det som framstår som ett av grenens särdrag: med gasen i botten mot kaos. Det är snudd på obegripligt. Bilarna gasar jämsides mot kurvan. På Sepang i Malaysia är hastigheten i slutet av startplattan uppe i 230 km/h, jämfört med 80km/h vid ingång i första svängen. Pulsen är uppe i 180, på startplattan några sekunder tidigare låg den på 110. I första kurvan har stressen uppnått sin maxnivå.

”Det gäller att ha koll på var dom andra befinner sig. Man kör ju ofta däck mot däck. Efter många års erfarenhet vet man ganska väl vad den

och den kommer att göra eftersom man sett det så många gånger. Man kan köra sida vid sida med någon och veta att han inte kommer att göra något dumt. Man kan lita på honom. Sen finns det andra förare som är helt oberäkneliga; man vet helt enkelt inte vad dom kommer att ta sig till. Då gäller det att vara försiktigare. Det är ganska likadant överallt; det gäller att känna till motpartens svagheter. Datorn i ens huvud går rasslande igenom olika alternativ; det gäller bara att välja det bästa. Eller näst bästa.”

Nu hörs familjens röster från korridoren och plötsligt känns det opassande att prata om ett farligt yrke som Kimis. Robin rusar in i vardagsrummet och vill bygga ett torn av dynorna som han sedan ska hoppa ner ifrån. Sonen är förknippad med en framtid som ter sig mer svåröverblickbar än någonsin spåren på racerbanan. Novemberljuset flödar in genom fönstret som täcker hela väggen. Kimi tar ett skutt ner på golvet och börjar ordna upp kuddarna tillsammans med sin son. Tiden stannar upp, eller snarare finns den i omätliga mängder. Kimi kastar sig helhjärtat in i leken. Pappas ansiktsuttryck och grymtanden får Robin att skratta. Kimi låter med en min förstå att jag kan fortsätta med frågorna, han kan svara från golvet.

Jag är fascinerad av de små tidsskillnaderna. Den finländske skidåkaren Juha Mieto förlorade guldmedaljen med en hundradels sekund på 15 kilometersloppet vid OS i Lake Placid. Tidsskillnaden var så liten att den renderade honom en plats i historien. I Formel 1 känns det ofta som om man pressat fram ännu en tidsenhet ur klockan. På resultattavlan ser skillnaderna minimala ut, men ute på banan är de något helt annat.

”Alla ligger i princip inom en två sekunders marginal. Att köra på två sekunders avstånd från ledarbilen är ganska enkelt. Det innebär att om man hela tiden är två sekunder efter den som leder loppet, kan man köra utan press – det finns inte så mycket annat man kan göra. När skillnaderna är nere i hundradelar eller tiondelar, och man kör på maxnivå – då beror utgången helt på bilens inställningar. Allt måste funka perfekt så att du vet vad du ska göra när du kommer till en sväng. Och att du har tillräckligt bra fäste. Det är såna saker som gör skillnad. Om bilens inställningar inte är klockrena har man inte en chans. Tappar du några tiondelar på varje varv i förhållande till en annan förare, låt säga på banan i Brasilien, med sina sjuttio varv, då kan du själv räkna ut hur mycket det gör. En liten skillnad växer sig väldigt stor.”

Nu har Kimi och Robin byggt färdigt sitt torn. Robin klättrar upp till toppen längs en liten trappa och dimper ner på mattan. Kimi hurrar, Robin skrattar. När man är tillsammans med barn räknas tiden i en helt annan enhet – i ögonblick.

Storebror och lillebror,
10 och 8 år gamla.

Vita romer

VITA ROMER

En stund senare spolar vi tillbaka tiden i ett dunkelt rum som Kimi, med sin kruttorra humor, kallar för sitt kontor. Rummet är cirka tjugo kvadratmeter och inredningen går i samma gråsvarta stil som resten av huset. Utrymmet domineras av ett robust aluminiumbord på vilket står en stor dator. En av väggarna är täckt av en massiv hylla fylld med hjälmar från olika år. På golvet står två ljusa divansoffor som går att justera efter behov. I det mysiga rummet kan man projicera filmer på bortre väggen. Men nu ska vi inte se på film, utan titta bakåt. Han har fyllt trettioåtta, och har förmodligen minst lika många år framför sig. Han är inte van vid att se tillbaka; han har inte reflekterat särskilt mycket över det han gjort, utan fokuserat på det han ska göra.

Vi är överens om att det inte är lätt att prata om sig själv och det man håller på med – oftast är det inte heller särskilt intressant. Lyckligtvis finns det andra människor att intervjua. I det här fallet kan de bryta in i skeendet och ge sin egen version av händelseförloppet. Det gör helhetsbilden lite sanningsenligare, även om det slutgiltiga porträttet av en person på sina ställen alltid förblir inexakt och diffust.

Kimi Räikkönen har ofta beskrivits som gåtfull, vilket är en kraftig överdrift men en fullt begriplig sådan i en tid när folk på sociala medier gärna redogör för varje detalj, från morgonens första toalettbesök till sista kvällsmackan. Den som avslöjar lite eller ingenting alls får lätt rykte om sig att vara förtegen, trots att hen förr i tiden skulle ha betraktats som en vanlig, lite blyg medborgare. Ur det perspektivet befinner vi oss just nu i de osociala mediernas centrum.

Kimi smuttar på dagens fjärde vattenflaska och sneglar på de blinkande ljusen på min diktafon. Han ser bekymrad ut. Jag försäkrar honom att apparaten inte står i kontakt med yttervärlden; han kan tala fritt, i trygg förvissning om att det som sägs inte hamnar på avvägar.

Kimi slappnar av på divanen och börjar prata. Han hoppar från det ena ämnet till det andra, men jag hejdar honom vid den punkt där allt fick sin början. I begynnelsen luktade det maskinolja, bensin och avgaser;

pengarna kom först långt senare. Man brände en hel del stålar innan det började lukta pengar. Kimi-Matias Räikkönen föddes till ett mindre bemedlat hem – och då menar jag inte att det var fattigt, utan bara att det var ont om pengar i förhållande till motorsporten.

Eller som Sami Visa konstaterat: bästa sättet att odla sitt intresse för motorsport är genom att inte själv köra. Så fort man sätter sig bakom ratten flyger sedlarna ut genom avgasröret.

Matti Räikkönen (1954–2010), Kimis och den två år äldre brodern, Ramis, pappa, skulle ha haft en hel del att berätta om det här, men tyvärr är han inte längre bland oss. Matti var motorn, Paula bensinen. Tillsammans med sönerna utgjorde de en familj av motorskallar som andades samma bensinångor. I Mattis jobb ingick att köra väghyvel, men all fritid ägnade han åt att meka med kärror och köra folkrace. Han tog med sina söner till tävlingarna och lät grabbarna mixtra och svetsa och få olja på händerna. Bröderna lärde sig snabbt att ville man ha något så gällde det att fixa det själv.

”Det var där allt började, ute på gården. Rami och jag tävlade jämt; om det inte handlade om brottningsmatcher, så tävlade vi i att slå varann på käften. Jag minns tydligt första gången vi åkte och tittade på karting. Jag tror det var i Bemböle, det var en grabb till en av farsans jobbarkompisar som skulle tävla. Inte långt efter det köpte farsan en urgammal gokart åt oss. Vi började köra med den, turvis; var tionde minut justerade vi pedalerna åt mig eftersom Rami var så mycket längre. På den tiden ordnades det klubbrace på tisdagskvällarna, det var så det började. Jag antar att jag växte in i det hela på något sätt, eller snarare befann jag mig mitt i smeten från första början, eftersom farsan var mekaniker under både rally- och folkracetävlingarna. Vi hängde jämt med på racen, och familjen har alltid haft med bågar och motorer att göra. Det kvittade vilket fordon man körde, huvudsaken var att man kom upp i schysta hastigheter.”

Kimi talar om hastigheter, inte racing. Tydligen betraktar han tävlandet som en självklarhet. Först ville han besegra sin storebror, därefter alla andra. Tävlingsinstinkten sitter så djupt att man inte ser den med blotta ögat.

När jag bad storebror Rami beskriva Kimi med några ord kom han ihåg en anekdot: ”En gång spelade vi fotboll ute på gården och hade

straffsparkstävling. Fem straffar per man. Om Kimi låg under sköt vi femton straffar till, och om inte heller det var nog, ytterligare tjugo. Vi kunde hålla på till långt in på natten, ända tills brorsan var tillfreds med slutresultatet.”

Paula, pojkarnas mamma, säger att hennes två söner är väldigt olika. ”Rami representerar förnuftet medan Kimi står för handlingen. Ser han minsta lilla lucka, tar han sig förbi. Rami är mera gentlemannatypen. Kör någon upp jämsides tänker han: Okej, varsågod, kör förbi. Om Kimi ser minsta öppning, hugger han direkt.”

”Rami representerar förnuftet medan Kimi står för handlingen. Ser han minsta lilla lucka, tar han sig förbi.”

Rami är road av att brodern har en så personlig körstil även i det privata. ”Kimis tankegång går ungefär så här: ryms dom inte där så ryms jag, där är ju tomt. Han anser att bästa sättet att krångla sig ur rusningen är att gasa, inte bromsa.”

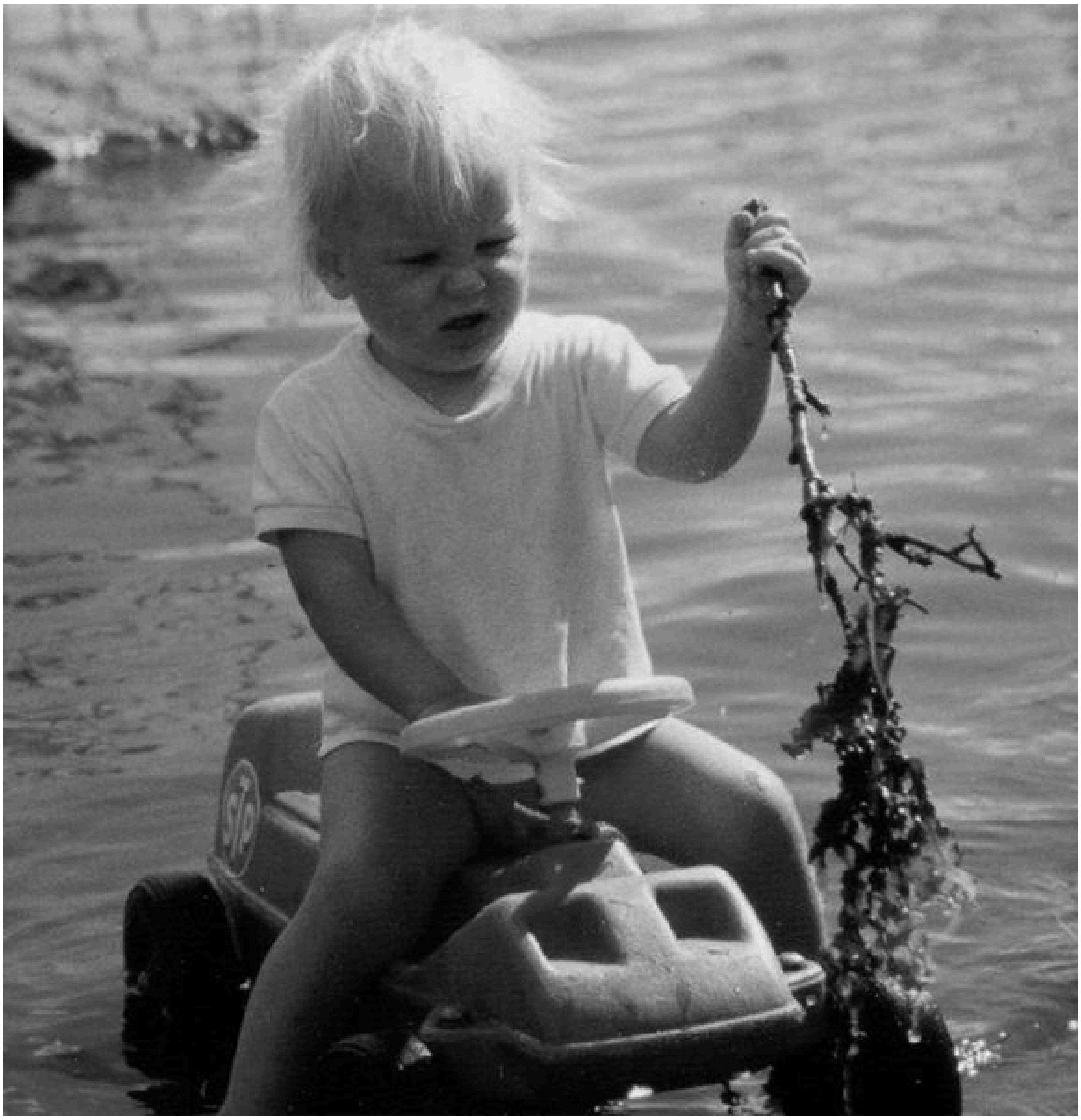
Också en del gamla vänner har synpunkter på Kimis personliga körsätt. Enligt Uffe Tägström, Kimis mångåriga hjälmdesigner, har kompisen en oslagbar känsla för vägen. ”Har han en gång kört någonstans, det kvittar i vilken storstad, minns han garanterat rutten nästa gång. Han behöver ingen gps, utan kör på instinkt. Han litar stenhårt på sig själv. Det finns inga tvivel.”

Juha Hanski, som känt Kimi sedan början av 2000-talet, både risar och rosar vännens sätt att köra. ”Ärligt talat är han en usel chaufför i trafiken. Vårdslös som fan. Ändå känner man sig trygg när man sitter i hans bil, eftersom uppfattningsförmågan är så suverän. Ska vi köra motocross på en obekant bana, till exempel, kan Kimi gasa på för fullt genast från start. Han tar till sig banans särdrag på nolltid, medan vi andra måste mala på ett bra tag innan vi lyckas bedöma hur banan reagerar vid högre hastigheter. Och det är ju en förmåga som är speciellt viktig i Formel 1.”

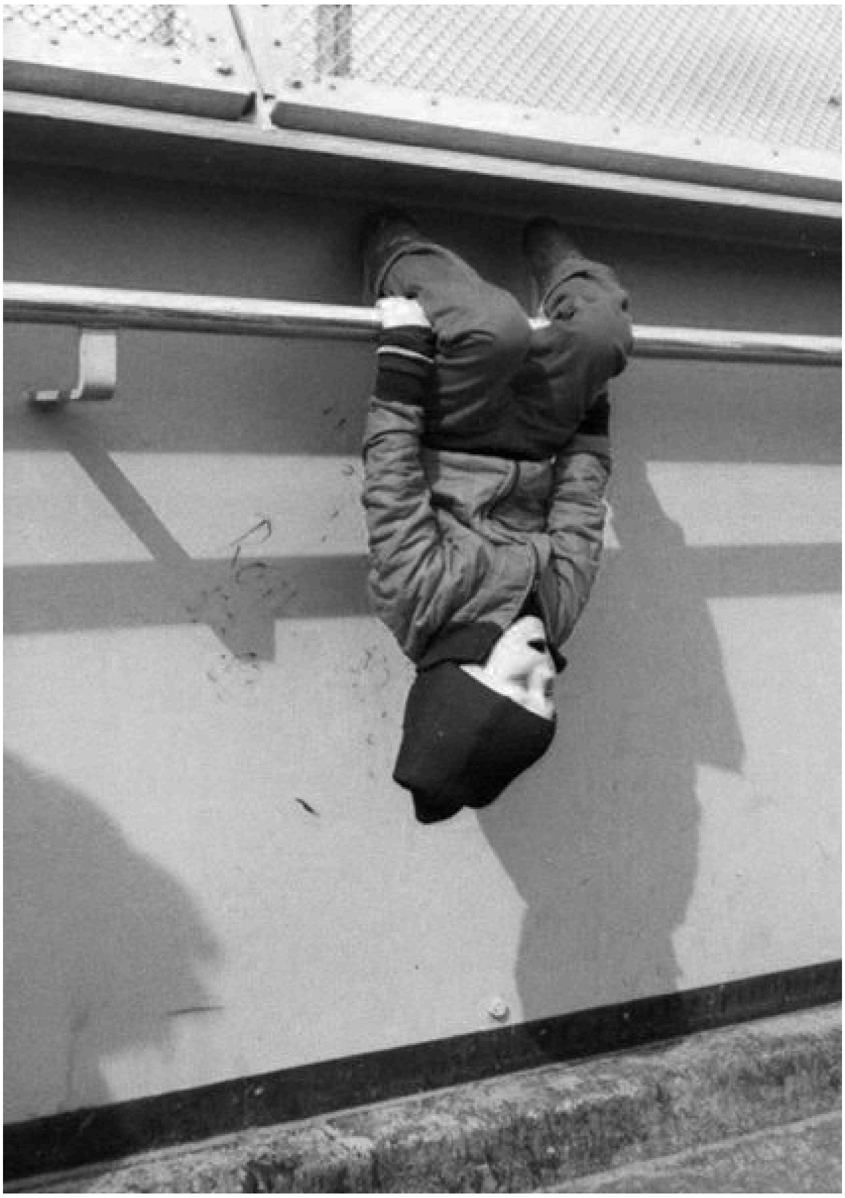
Jag tänker tillbaka på Malaysiaresan och Kimis sätt att ratta bilen från hotellet till banan. Själv kommer han knappast ihåg det, ja, han fäster troligen ingen uppmärksamhet vid sin egen körstil. Allt går på rutin.

Vi återgår till att prata om barndomen. Bröderna lekte, spelade bollspel, tjafsade. De var i ständig rörelse; det var fotboll, ishockey, friidrott.

Tisdag var enda dagen då det inte var några träningar. Och ovanpå allt detta kom mekandet. Matti hade utrustningen, pojkarna entusiasmen. Rami berättar hur de helt kallt sågade bågen itu med vinkelslipen och svetsade ihop den på nytt om de inte gillade hur den såg ut. Matti kunde ganska bekymmerslöst ge sönerna fria händer, och även om alla idéer inte var briljanta, förverkligades de i alla fall.



Kimi och Rami Räikkönen: fartens tjusning från första början.



Karting. Ett ord, tusentals berättelser. Ett ord som omfattades av hela familjen. Det finns knappast någon annan hobby som är lika uppslukande. I familjen Räikkönens fall betydde det att man gjorde saker och umgicks tillsammans; sporten slukade allt men gav ännu mer. Man hade ännu ingen aning om hur mycket den skulle ge den yngre sonen. Det var en livsstil, man levde i nuet; ingen siktade mot stjärnorna, utan blicken var stadigt fäst vid vägen. Händerna var nersölade med olja. Man levde ur hand i mun, eller närmare bestämt: ur hand i bensintanken.

”När jag växte upp var det normalt att man fixade och mekade. Så är det inte längre. I dag har många så förmögna farsor att de slipper göra nånting alls. Men det här var inget jag reflekterade över när jag var ung; det hörde till att man själv skulle tvätta och serva bilen. I dag har vi en massa slackers med farsor som är rika som troll. Ungarna behöver inte lägga ett strå i kors, utan anländer typ med helikopter och sätter sig vid dukat bord.”

Det går att spåra ett stråk av irritation i Kimis röst, eftersom han själv har gått den långa vägen för att nå framgång. Han talar som en mekaniker, en yrkeskår han värdesätter högt. Grunden till allt är viljan att själv göra grovjobbet och sätta sig in i hur bilen fungerar. Rami har samma bakgrund, med den skillnaden att han fick ut papper på att han var bilmekaniker medan Kimi hoppade av kursen. Rami vet ändå mycket väl att lillbrorsan inte behöver ett kursdiplom för att fatta hur en bil fungerar.

”Man måste kunna berätta för ingenjörerna och mekanikerna hur ekipaget känns, hur det beter sig; man måste förstå sig på tekniken, åtminstone till en viss gräns. På den punkten har man definitivt nytta av en bakgrund som mekaniker”, intygar Rami.

Kimi kan konsten att lyssna in en bil. Det lärde han sig i barndomen, som var spartansk. Familjens begagnade skåpbil var fylld till brädden av kunskap och känslor. Utan det senare föds ingenting. Det vet också Kimis mamma, som har sina egna minnen. ”Ibland när vi hade stuvat in alla kartinggrejerna i bilen kunde jag ropa rakt ut i luften att jag var så lycklig som fick vara just där. I vår familj visade vi alltid känslor, kramades och stod varandra nära. Det här var vår fritid. Jag brukade säga att vi var vita romer, på så sätt att vi betalade bort våra skulder under vintern och gav oss ut på vägarna igen när det blev vår.”

Karting är mera en livsstil än en hobby. Det är inte en fritidssysselsättning på samma sätt som fotboll, skridskoåkning, ishockey eller innebandy. Visserligen kostar de här grenarna också en del, men ingen ung människa kan ägna sig åt karting utan ekonomiskt och emotionellt stöd från sin familj. En som vet detta är skådespelaren och komikern Ville Myllyrinne. I flera år har han åkt runt på kartingtävlingar med sina två söner, och redogör gärna på sitt färggranna sätt för sportens särart.

Sitt kartingföräldraskap inledde han som 35-årig skådespelare med noll kunskap om motorer. Det blev en djupdykning i en ny och främmande värld. Jag är övertygad om att Myllyrinne hade nytta av sin komikerbakgrund, annars skulle han ha blivit ett nervvrak; han var inte bara tvungen att ta hand om två söner, två bilar och en risig skåpbil, utan tvingades också hantera sin totala brist på kunskap i ämnet.

”När det gällde tekniken var jag en nolla, men i kartingkretsarna fanns en massa jäkligt trevliga människor som ständigt ställde upp och var redo att hjälpa till med allt. Det var lindrigt sagt tufft för en pappa som startade från scratch och inte visste ett smack om chassiinställningar. Det tar år innan man börjar fatta galoppen, och då ska man komma ihåg att karting inte är något man har bara som hobby, utan det ska tävlas hela tiden. Och eftersom jag inte visste nånting om typ utväxlingar, utgick jag ifrån att det var grabben som var en hopplös förare, när det i själva verket var jag som var en hopplös farsa.”

Kimi lyssnar och drar på munnen. För honom är allt detta levande och bekant historia. Ifall eventet ägde rum på lördag, anlände man redan på torsdag, eller allra senast på fredag. Själva racet gick av stapeln lördag-söndag, varefter man tvättade och servade bilarna och packade ihop. Nästa helg upprepades samma sak. I kartingkretsarna står teknisk know-how högt i kurs, i synnerhet värdesätts pappor som själva i tiden kört gokart eller kan reparera och trixa med inställningarna på bilen. Som Kimis pappa Matti. Vad folk har för bakgrund bryr sig ingen om, här umgås koncernchefer och vanliga knegare sida vid sida. Och föräldrarna går på övervarv, står vid banan och skriker, röda i ansiktet. Efteråt sitter folk i bastun och snackar, ibland till långt inpå natten.

Myllyrinne erkänner att farten smittar av sig och utgör en påfrestning för nervsystemet. ”Jag har också stått där och gastat att nu fan släpper du inte en jävel förbi dig, gasa in i klungan bara!” För Kimi är kartingpappornas känsloutbrott välbekanta, liksom föräldrarnas tendens att släppa loss lite

väl intensivt om kvällarna. I sina minnesbilder återkommer Kimi ofta till barndomens sommarnätter.

”Stämningen under tävlingarna kunde ibland vara i jobbigaste laget. Folk var dyngraka, skränade och hade sig. Om man själv försökte sova i vagnen medan dom vuxna väsnades i närheten – det är klart att man blev förbannad. Vid banan skrek folk också allt möjligt. Själv hör man ju ingenting eftersom man har hjälm på huvudet, i motsats till hockeyn där man uppfattar nästan varje ord. För barnen var det hela ganska långt en lek, men detsamma kan inte sägas om föräldrarna”, småler Kimi, men preciserar i samma veva att hans egna föräldrar inte hörde till den värsta idiotfalangen. Kanske för att de inte stirrade sig blinda på förstaplaceringar, och i synnerhet inte byggde några luftslott; huvudsaken var att familjen hade en gemensam hobby att samlas kring.

En ännu klarare bild av utgångsläget för Kimis familj får man när man hör Myllyrinne berätta vad kartingen kostar i dag. ”Det finns ingen genomsnittlig budget, eftersom den tenderar att växa hela tiden. I den största tävlingsklassen kostar motorn ett par tusen euro och chassit lika mycket, och sen måste man skaffa skåpbil och släpvagn till. Tusenlapparna bara flimrar förbi. Börjar man dessutom köra tävlingar utomlands, ja, då först skenar kostnaderna iväg. Ett veckoslut kan gå lös på mellan fem- och femtontusen euro – skillnaden kommer sig av hur mycket man själv är beredd att göra. Betalar du femton tusen åt en kartingverkstad får du mekaniker, dataingenjör och rubbet på köpet. Men det här är förstås ingenting en normal människa har råd med.”

Under hela sin F1-karriär har Kimi varit medveten om hur mycket arbete föräldrarna lade ner på hans hobby. Precis som han insett att han aldrig skulle ha avancerat i karriären utan andras pengar. Många pusselbitar har fallit på plats. Visst har det krävts en del tur på vägen också, men en sak har varit solklar från första början: Kimi är väldigt snabb. I kartingen tar något form som sedan utkristalliserar sig i Formel 1: eftersom skillnaderna är så minimala gäller det uttryckligen att vara snäppet hänsynslösare och djärvare under det där ena försvinnande korta ögonblicket. Ens tävlingsnerver mäts i lägen där en omkörning i princip borde vara omöjlig, men där den där ena föraren trots allt bestämmer sig för att göra ett försök.

Myllyrinne redogör för myntets mindre tilltalande baksida: ”Många föräldrar lever från första början i tron att den egna grabben ska bli typ

nästa Räikkönen, och vissa är beredda att investera sanslösa summor i sina barn, trots att alla fakta tyder på att deras förhoppningar är överdimensionerade. Grenen är väldigt beroendeframkallande eftersom skillnaden mellan en riktigt vass och en hyfsat bra förare är så liten. Jag vet själv att det just nu finns många familjer som åker runt och tävlar i Europa, familjer som lyft stora banklån och intecknat lägenheter. Och jag vet också att det i de flesta fall inte kommer att leda någonvart. Senast i det skedet när man ska börja tävla i de högsta kategorierna och inte hittar någon finansiering – ja, då är det lika bra att lägga ner.”

Rami körde länge karting tillsammans med Kimi innan hade slutade och blev mekaniker. ”Jag lade av när jag var femton, jag hade ingen motivation längre. Dessutom var jag fyra, fem kilo för tung. Det härliga med Kimi är att allt slit som farsan och morsan lade ner på honom tog honom till ställen där någon upptäckte hans talang. Och sen har han ju också haft lite tur på vägen, förstås. Men visst är han otroligt seg; har han en gång bestämt sig för att köra om nån, kan ingenting hindra honom”, berättar Rami, som numera sköter om Kimis fastigheter och löpande ärenden – alltså samma jobb som pappa Matti gjorde fram till sin plötsliga död.

I något skede var Kimi så snabb att vardagen kändes långsam. Det gällde i synnerhet skolan. Att sitta, läsa, plugga. Inlärningen försvårades av dyslexin som Kimi ärvt efter sin mamma. Enligt Paula borde sonen ha fått hjälp med problemet genast i första klass. ”Rami skötte alltid skolan exemplariskt, men i Kimis fall gjorde läs- och skrivsvårigheterna det hela mer utmanande. Vi kämpade ända fram till tredje klass. Varje gång pojken hade ro att koncentrera sig, gick det galant. Men efter femman, när han tvingades gå om klassen, var det riktigt tufft ett tag. Ändå var det rätt beslut att låta honom gå om klassen i den lilla skolan i Björnkärr, eftersom alla hans gamla kompisar gick kvar där. Att tvingas flytta till den stora skolan i Karabacka hade varit betydligt jobbigare. Läsning har aldrig varit Kimis grej, utan han har föredragit att göra saker och ting med händerna. Att spela och köra.”

Världen har alltid varit – och kommer alltid att vara – full av rastlösa flickor och pojkar som sneglar åt sidorna eller petar sig i näsan när de borde ägna sig åt att grubbla över matematiska formler eller inpränta ordföljden i tyskan, men få av dem blir F1-chaufförer. Inte för att tioårige Kimi skulle ha blickat så långt framåt när han körde sitt första lopp i Mini Raket-klassen.

Karting var kappkörning, men ännu var det ingenting man gjorde på blodigt allvar. I spåret intill gasade den ett år yngre Toni Vilander, som kom att bli en vän för livet. Toni minns inte att Kimi och han skulle ha blivit kompisar med en gång, men så småningom började man umgås också utanför banan, vilket svetsade killarna samman. Detta skedde i den svindlande åldern av elva år, då man är öppen för allt och ännu inte känner någon oro för morgondagen. Det var lätt att vara kompis. Man fikade kanske efter polarens hamburgare, men inte efter hans plats i tävlingsstallet. Tonis gissning är att Kimi hälsade på honom hemma i Kankaanpää första gången 1993. Sedan dess har killarna hållit ihop, trots att det kan vara svårt att få till stånd några möten, eftersom båda är så upptagna på var sitt håll. Toni Vilander kör själv sedan många år banracing för Ferrari.

Farten ökade. Familjen Räikkönen levde i bensinångor och ständig penningbrist. Tävlingarna slukade allt mer pengar, och att fixa sponsorer var långt ifrån enkelt. ”Det var nästan omöjligt att få pengarna att räcka till. Min mamma kunde sträcka till en slant då och då, och hos Racing Jaatinen handlade vi på krita och betalade sedan tillbaka på vintern”, minns Paula.

Racing Service Jaatinen verkar fortfarande i Kånala i Helsingfors. Lasse Jaatinen, som är utbildad ingenjör och också själv tävlingskört, har följt med familjen Räikkönens saga från första början. Enligt honom följer familjen ett gammalt rättesnöre i branschen, det vill säga att man gör saker och ting tillsammans. ”Det finns fortfarande ett slags far-son-system bland våra kunder. ’Masa’ var en varm och hjärtlig pappa, ja, det var överlag en fin sammanhållning i den familjen. I dag är stallen fler och folk är inte lika engagerade längre.”

Jaatinens högra hand, Toni Saarinen, en biltekniker som verkat i branschen i trettio år och själv också tagit hem flera FM-guld, är av samma åsikt. Familjen Räikkönen började anlita Jaatinens affär i början av 1990-talet. ”Vi kunde ta fram förmånlig utrustning, vilket också var ett viktig steg i Kimis utveckling. Utan hyrgrejer skulle familjen aldrig ha kunnat delta i tävlingarna ute i Europa. Vi tog ut en nominell hyra för dem senare, och körde med samma system också när det gällde Toni Vilanders familj”, berättar Jaatinen.

En betydande utgiftspost var däcken. En enda uppsättning kostar tvåhundra euro och under en tävling avverkar man tre set. Att skrapa ihop

sådana summor på föräldrarnas anspråkslösa månadslöner var inte lätt.

Så småningom började folk notera Kimis framfart, minns Jaatinen. ”Under en EM-deltävling vid Gardasjön kom Peter de Bruijn fram till mig och sa: Now I have seen it! Och syftade på Kimi.”

Ja, den unge föraren kanske inte orkade läsa böcker, men banan läste han med desto större hängivenhet. En bra förare kan förutse situationer, blicka framåt tillräckligt långt och undvika krockar, påpekar Toni Saarinen. Och så är han tillräckligt hänsynslös i rätt lägen. Enligt Saarinen var Kimi mån om att få övertaget redan i depån. Det vet savolaxaren Osku Heikkinen. Han var polaren och medtävlaren som nästan jämt kom i mål som god tvåa, vilket föranledde en och annan tråkning från Esbobon Räikkönen. Hade man inte obegränsade resurser gällde det att sticka ut, poängterar Saarinen. I dag är situationen om möjligt ännu svårare. Vill man köra karting för ett fabriksstall i Europa får man hosta upp 150 000 euro. I det skedet säger det sig självt att det inte längre handlar om en hobby för gemene man. I Finland kan karting dock fortfarande anses vara en familjesport.

På vilket sätt stack då Kimi ut? En aspekt var hans ålder. Han utmanade ständigt förare som var fyra, fem år äldre. Sådant gör intryck. På många. Och ryktet sprider sig. Ibland snabbare än bilen.

Men slumpens makt är ännu större än ordets. Räikkönens fick rykte om sig att vara duktiga i branschen, och den informationen slog rot i rätt jordmån. En dag träffade de vita romerna några fräsiga marknadsförare. Det var en grupp marketing- och försäljningsproffs, besatta av farten, som dök upp vid kartingbanan. De hade flytt från sina mötesrum för att få känna lukten av bensin. Det ledde till uppkomsten av den så kallade seniorklassen, där verkställande direktörer och marknadsföringschefer kunde avreagera sig. Inom kort döptes den om till senilklassen. Det var i det här sammanhanget Räikkönens för första gången kom i kontakt med Petri Korpivaara, Sami Visa och Riku Kuvaja, av vilka de två senare kommit att spela en inte obetydlig roll i Kimis liv. Kuvaja fungerade som Kimis allt-i-allo under åren 2005–2015, varefter samma syssla övertogs av Sami Visa.

Men ännu på den här tiden var de framgångsrika affärsmän, som behövde all tänkbar hjälp när det gällde motorservice, trimning och rengöring. ”Vi var tvungna att anställa en mekaniker eftersom vi var helt bakom flötet

när det gällde sånt där. Det var Jukka Soimetsä som rekommenderade Räikkönens”, minns Sami. Vid den här tidpunkten fungerade Rami som Kimis mekaniker, men tog också in hyfsade biinkomster genom att serva businessmännens bilar. I gengäld kunde näringslivets representanter skaffa fram betydande sponsorer åt Kimi, som bistod Rami med att hjälpa de tafatta killarna. På så sätt kunde familjen Räikkönen syresätta sin hobby. Sokos Hotels, Carrols, Koff. Det var tunga samarbetspartners, och de fungerade som en garanti för att familjen skulle kunna skaffa bättre utrustning och fler däckuppsättningar.

Toni och Kimi avancerade sida vid sida inom kartingen, med siktet inställt på Europa. För att nå ända dit behövdes det pengar och för att klara sig i konkurrensen måste man köra tillräckligt snabbt. I början var det lite si och så med båda två. Plånboken gapade tom, och utan hjälp utifrån hade man fått nöja sig med att åka runt på tävlingarna i Finland. EM-tävlingarna skulle ha förblivit en dröm.

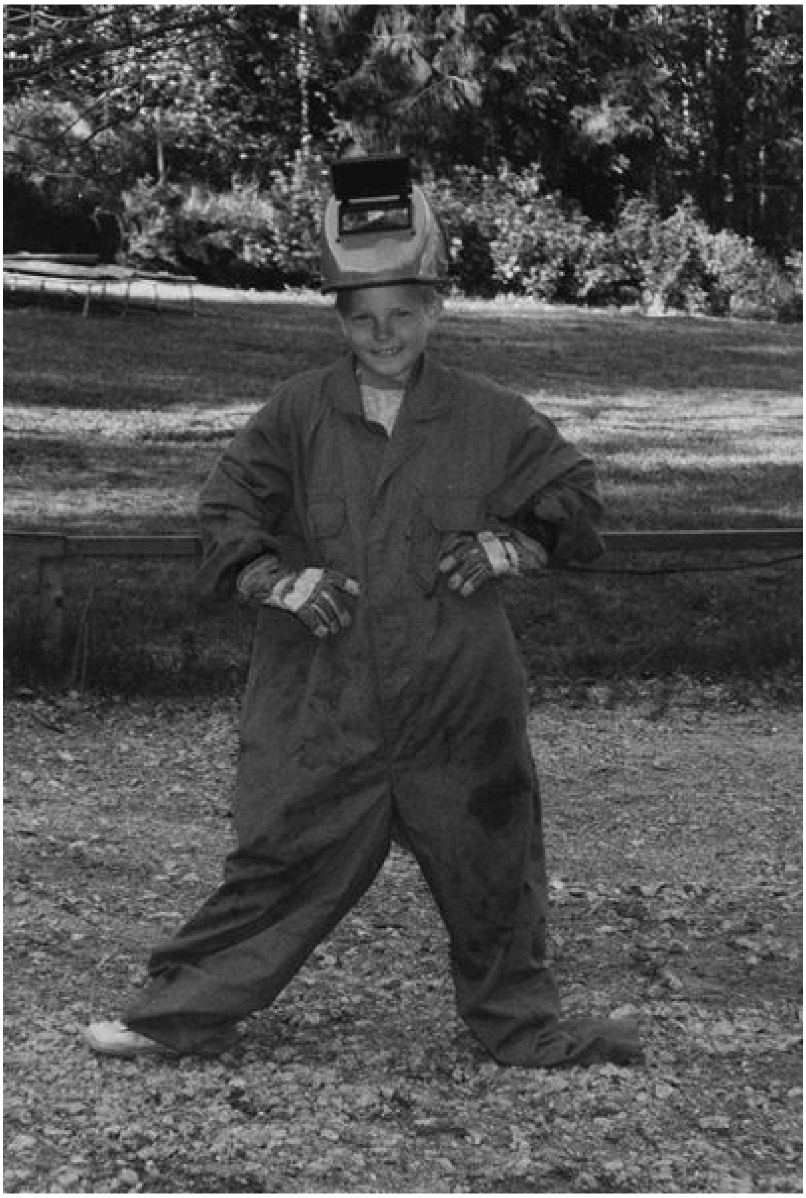
Räddaren i nöden uppenbarade sig i form av en släkting. Närmare bestämt Paula Räikkönens syster Valpuris man. Jussi Rapala hade inte bara anor i sportfiskeföretaget Rapala, utan också ett brinnande intresse för bilsport. Det var han som öppnade plånboken – och slog upp fönstren mot Europa.

”Fast vi återbetalade senare varenda euro till Jussi”, påpekar Paula.

Kimi tar en klunk vatten och drömmer sig bort. Han försöker frammana sitt unga jag, den där rastlöse killen som hänger på yrkesskolans bilmekanikerlinje, en kille med ögon som inte vill hållas på boksidan men som tindrar och skärps så fort han får en förgasare eller kardanaxel framför sig. Om jag klarar mig i Finland, räcker jag då till i Europa? Om jag koncentrerar mig nu, fixar jag då nästa matteprov? Vad gör jag om alla pengar som plöjts ner i min hobby visar sig vara bortkastade slantar? Och tänk om jag gör bort mig på de stora banorna? Ingenting föds utan press, men en alltför stor press gör att händerna krampar om ratten.

Den unge mannen satt där i skolbänken, och utan att ännu veta ett dugg om sitt kommande yrke, dryftade han redan dess kärnfrågor.

”Karting. Ett ord, tusentals berättelser. Ett ord som omfattades av hela familjen.”



153
26
104

NUPURIN KAUPPATALO OY
auma
AUTORADIOT NMT GSM PUHELIMET
RS-SOUND
104
PEPSI

Rapala
agv

En dyblöt höbal

EN DYBLÖT HÖBAL

Vi avrundar för dagen. Jag känner på mig att samtalet varit påfrestande för Kimi. Han flyger upp från divanen och börjar med skuttande steg gå längs den långa korridoren mot Minttu, Robin och Rianna. Innan han skulle iväg till Italien kom vi överens om att vi skulle bada bastu och simma den här kvällen. Men först vill han umgås med familjen. Under tiden ska jag bekanta mig med husets gym. I morgon är det tänkt att vi ska fokusera på hans minnen från Europa, en kontinent som för en sjuttonåring utan nämnvärda språkkunskaper tedde sig som en koloss, stor och skrämmande.

I gymmet finns alla apparater man behöver för att sy ihop ett svettigt pass. Här har Kimi i åratal pinat sig själv för att vara redo för den två timmar långa, snudd på omänskliga påfrestningen det innebär att sitta inklämd i en trång bil. Nacke, hals, axlar och midja – alla partier måste vara i topptrim, annars kan man hälsa hem. Eftersom det finns så många variabler i bilsporten är det skäl att kapa ordet itu: bil och sport. Vad bilen pallar för kan man inte påverka, däremot nog den egna kroppen. I änden av gymmet finns en konstig maskin som visar sig vara ett formelbilssäte. En hjälm är kopplad från båda sidor med en vajer till maskinstommen, medan ratten är fäst vid viktmagasinet. Jag startar apparaten, tortyren kör genast i gång. Ratten vibrerar och huvudet utsätts för ungefär lika stora g-krafter som under ett lopp. Min bedömning är att jag skulle uthärda max nittio sekunder.

Bastun är cirkelformad och i mitten står en Harviaugn med kontinuerlig uppvärmning. Kimi ogillade den förra bastun och lät en finsk timmerman bygga om den. En bastu måste vara perfekt. Och är man så mycket borta ska hemma vara bäst.

Kimi och Robin kommer ner för att simma. Två och ett halvt-åringen får stämningen att stiga och vattnet att skvalpa. Det spelar ingen roll vad Robin hittar på – Kimi är genast med på noterna. Nu får Robin lära sig hur man blir ett vattendjur, vilket hans pappa redan är. Kimi simmar några bassänglängder med fri stil och nästan oklanderlig teknik. Genast ska Robin göra efter. Härmandet är nödvändigt för människans fortlevnad,

men å andra sidan kan det också ge upphov till vanor man kan ha olika åsikter om. Minttu anser exempelvis att det inte längre ingår i folkliga traditioner att slå en drill ute på gården, men Kimi har redan hunnit lära ut sedvänjan åt sin son. Minttu vet att ovanan härstammar från barndomen; bröderna Räikkönen, som växte upp utan wc, pinkade på gården, och Kimi ser ingen orsak att ändra praxis när han nu en gång lyckats skaffa sig domäner där sådant låter sig göras utan problem.

Robin vill visa för pappa och hans gäst hur han lärt sig att hålla andan under vattnet. Han får beröm för sitt första trevande dykningsförsök, vilket sporrar honom att ta i ännu mer. Vattnet skvätter, pojken får i sig några kallsupar, blir uppskrämd och hostar. Pappa tröstar.

Skymningen faller över det schweiziska hemmet. Jag söker mig ner till gästrummet på bottenvåningen. På dörren hänger en skylt: Logement Räikkönen. Ett exempel på den antiauktoritära mannens sinne för humor. Att göra lumpen var inte lätt för Kimi, men med tiden har han lärt sig att förhålla sig till de jobbiga minnena med en kärv humor. Innan jag somnar kommer jag att tänka på en av Toni Vilanders anekdoter som belyser saken ännu bättre. När Kimi år 2012 lite överraskande beslutade att göra comeback i Formel 1, ringde han upp Toni och bad om telefonnumret till kompanichef J. Parkkonen vid idrottskompaniet i Lahtis. ”Kimi ville absolut slå en signal till Parkkonen och berätta comebacknyheten. Det spelade ingen roll att det hade gått tio år, förklarade han, Parkkonen tog väl hand om oss och i det avseendet var han vår stallchef.”

Morgonen gryr utan förare. Minttu står i köket och lagar en smoothie. Jag får veta att Kimi fortfarande sover. Vilket inte kommer som någon sensation; Kimi sover överallt och så fort han får en chans. För honom är sömnen en lika rofylld plats som bilen. Där ställer ingen några korkade frågor.

Till slut dyker han upp på mellanvåningen. Han talar med låg röst, håret står på ända och ett spjuveraktigt leende spelar över läpparna. Gröten, bären och smoothien försvinner snabbt ner i magen.

Robin vill leka en stund innan vi tar itu med Europa. Lekarna är vilda, intensiva och högljudda. Leksaksbilarna susar genom rummet. Robin kryper efter dem på alla fyra och snattrar på sitt eget språk, en blandning av finska, barnspråk och engelska. Kimis ansiktsuttryck vittnar om att han

verkligen lever sig in i sonens lekar. Han böjer sig ner för att trimma Robins bilar så att de ska bli ännu snabbare. Det är action för hela slanten.

Robin och Minttu går ut en sväng, själva förflyttar vi oss till Kimis rum. Europa kallar.

I mitten av nittiotalet började Kimi uppleva Finland som ett avslutat kapitel. Det var dags att se sig om efter nya utmaningar.

Ibland är det finländska klimatet ett helvete i fyra delar. Vintern är mild, våren kylig, sommaren regnig och på hösten slaskar det. Vill man tävlingsköra en liten bil under en molnfri himmel kan man bara göra det några månader om året. I länder som Italien, Frankrike och Spanien knattrar man däremot på i stort sett året runt. Inte undra på att Kimi Räikkönen och Toni Vilander tvingades slå ur underläge i sina första lopp. De europeiska konkurrenterna hade inte bara tränat betydligt mer, de hade också bättre utrustning och längre traditioner att falla tillbaka på. Det enda Kimi, Toni och de övriga finländarna hade att komma med var hög fart och helig vrede. Med dem kan man i och för sig nå långt ibland, alternativt hitta sig själv pissförbannad i en risig skåpbil, slevande i sig tonfisk direkt ur burken.

Kimi kliar sig på vaden och går tillbaka till svåra minnen, som visserligen börjar vara så avlägsna att de blivit förgyllda. Men under guldet tittar rosten fram.

”Rami var min mekaniker. Vi körde ner till tävlingarna i en gammal skåpbil, huvudsakligen på familjens bekostnad, ja, pengarna räckte till i början, men Jussi Rapala hjälpte oss också enormt mycket, utan honom skulle vi inte ha haft en chans att delta, vi körde på lånade pengar. De flesta loppen gick av stapeln i Italien, och redan då fattade man att fan, här har farsan och morsan lagt alla sina pengar i blöt, och när vi väl var där kändes allt bara segt, man kom liksom ingen vart. Vi hade skåpbil och tält, ibland övernattade vi på sunkiga hotell. I dag kan allt det här låta konstigt – nu finns ju all världens husbilar och sånt – men på den tiden var det helt normalt.”

Det må ha varit ont om pengar men påhittigheten var det inget fel på. Pappa Matti satt med kepsen i nacken och funderade på vad han skulle tota ihop härnäst. En dag lystes garaget åter upp av ett välbekant gnistregn. Matti svetsade på något. När han kom ut visade han stolt upp

lite järnrörsbitar och presenningstyg för Paula. Ett regnbekämpningstempel. Ja, så kallade Matti skapelsen han smällde upp intill skåpbilen för att skydda utrustningen.

År 1995 tävlade killarna för första gången i det legendomspunna Monaco. Men äventyret i Monaco Cup fick ett snöpligt slut. Det var första gången Kalle Jokinen, Kimis blivande mekaniker, reste med Räikkönens, och han minns fortfarande händelsen med fotografisk skärpa: ”Kimi hade bra flyt i loppet och låg fyra inför sista varvet, vilket var en topprestation. Men vid målgången syntes han plötsligt inte till. Jag undrade förstås vad som hade pajat i bilen. Till slut dök han gråtande upp med transportbilen och var helt förstörd. Jag frågade vad som hade hänt. ”Jag rände in i en höbal.” Han hade tagit ut en sväng och åkt in i en chikan av höbalar. Han hade utgått från att höbalen skulle ge vika, men det hade regnat under natten och balarna vägde säkert ett ton. Där slutade hans första internationella lopp.”

Följande år, 1996, deltog man i EM-tävlingarna. Det var en tuff skola som lärde finländarna att enbart begåvning inte var någon garanti för framgång i karting. ”Vi floppade totalt”, minns Kimi. ”Toni Vilander och jag kom sist respektive näst sist. Skillnaden var enorm. Ja, man fick lust att gråta, så segt gick det. Bilen rör sig knappt framåt om man kör långsamt, och den banan innehöll så förbaskat mycket gummi. Det kändes som att man aldrig kommer att räcka till. Det dröjde många tävlingar innan vi ens kom till final. Sedan bytte vi däck. I början körde vi med Vega men sedan gick vi över till Bridgestone, och i slutet av året hade vi redan bättre flyt.”

Men nu var det inte bara dyblöta höbalar som stod mellan Kimi och framgången. Det handlade också om obefintliga språkkunskaper, penningbrist, blygsel. Med den kombinationen slutar man ofta som diskare eller städare på något billigt hotell.

Men nu var det inte bara dyblöta höbalar som stod mellan Kimi och framgången. Det handlade också om obefintliga språkkunskaper, penningbrist, blygsel. Med den kombinationen slutar man ofta som diskare eller städare på något billigt hotell. Hur kom det sig då att Kimi lyckades där många andra går bet? Om man analyserar framgången närmare samlas en massa små delar på golvet, ungefär som när man plockar isär ett schweizerur. I en framgångssaga ingår förutom huvudpersonen även en lång rad bifigurer som trillar som brödsmulor

från hävdernas blad. Kimis story handlar om hela gänget: pappan, mamman, brodern, de finländska sponsorerna, mekanikerna. Plus diverse budbärare som kan upplysa rätt personer om den snabba pojken, personer vilka i sin tur förmedlar informationen vidare till ännu viktigare beslutsfattare och riskplacerare. Och i ett huj är vi redan framme: i fartens själva centrum. På tre år upplevde Kimi mer än många andra människor gör under en hel livstid. Med ens befann sig den panka pojken i Formel 1, i motorsportens finrum.

Inom bilsporten finns två makthavare som är immuna mot alla former av åsikter och sympatier: målflaggan och stoppuret. På många andra livsområden och i många andra yrken skiftar åsikter, preferenser och statusar, lite beroende på vem det är som yttrar sig eller ställer frågan. Men när målflaggan sagt sitt är det lönlöst att komma med invändningar. Inte för att det skulle vara särskilt lätt annars heller, i synnerhet om man inte behärskar engelska. Å andra sidan: kör man så att man är den som klockan stannar för, slipper man tala några språk överhuvudtaget. Och Kimi körde. Men till slut var någon ändå tvungen att yttra sig på engelska.

Vid den här tidpunkten fungerade Kalle Jokinen som Kimmo Liimatainens tränare-mekaniker, men av en slump råkade han bli ledig vid rätt tidpunkt. Under de följande två åren kom Kalle att spela en avgörande roll när Kimi skulle visa sig på styva linan ute i Europa. Kalle hakade på Räikkönens och bistod dem under tävlingarna på kontinenten. Det gick bra, men pengar gick åt. Till slut blev det nödvändigt att komma över ännu bättre utrustning.

Vi skriver 1997. Det var nu som Kalles erfarenhet och språkkunskaper blev Kimis smala lycka. Bakom sig hade Kalle en karriär inom karting och de lägre formelbilskategorierna, och kände följaktligen en massa folk. Man behöver inte nödvändigtvis känna alla, det räcker med En person.

Sagt och gjort. Kalle Jokinen sökte upp belgiska Peter de Bruijn, som vid den tiden trimmade bilar för CRG-stallets räkning. Peter kände Jokinen som kartingförare och en bra mekaniker. I dag, tjugoett år senare minns Peter de Bruijn fortfarande mötet som i går: ”Första gången jag träffade Kimi var i Lonato del Garda, i Italien, i början av 1997. Hans mekaniker, Kalle Jokinen, hade varit förare hos oss några år innan, och nu frågade Kalle mig om vi kunde fixa lite bättre motorer åt hans förare, eftersom de hade ganska tajt budget. Jag minns att Manetti, en av våra bästa förare,

förlorade mot en grabb i röd overall som ingen kände till. Efter loppet sökte Kalle upp mig och frågade om jag hade sett hur vass hans förare var. Jag frågade vem han syftade på. Killen i röd overall, löd svaret. Vid den här tiden jobbade jag för CRG och trimmade motorer för förarna i CRG Racing Team. Jag beslutade att Kimi och Kalle skulle få reservmotorer som blivit över efter våra toppförare.”

Peter erinrar sig också en detalj som blivit Kimis varumärke. ”En gång kom Kimi tillsammans med sina föräldrar till vårt kontor för att diskutera praktiska ting. Efter ett tag märkte vi att Kimi var försvunnen. Pappan, Matti, konstaterade torrt att sonen förmodligen ligger någonstans och sover. Jag blev häpen när vi lite senare hittade grabben sovandes i en av Bridgestones däcklådor. Jag ångrar att vi inte tog ett foto. Hur som helst gjorde vi på stående fot upp ett kontrakt om att Kimi även i framtiden skulle få mitt och CRG:s stöd. Jag kunde se att han ständigt utvecklades, men också att han var lite lat. Vi pratade om saken och jag försökte påverka hans attityd.”

Ett år senare grundade Peter de Bruijn sitt eget stall tillsammans med frun, Lotta Hellberg, som körde i samma klass som Kimi. Räikkönen anställdes av PDB Racing Team, och tillsammans med mekanikern Jokinen började de delta i tävlingar. Kimi monterade gokarts som han sålde vidare, och hjälpte till med olika praktiska göromål för att tjäna ihop lite fickpengar, men det viktigaste var att få en möjlighet att köra med hyfsad utrustning.

Apropå de Bruijn minns Kimi en intressant detalj. ”Peter hade själv kört formelbilar i tiden, men lagt av eftersom han tyckte det var jobbigt att använda bilbälte. Under en testkörning hade han blivit så trött på bältet att han öppnat det så fort han kom ut ur depån, och sen hade han voltat av banan och blivit hängande ur bilen. I det skedet fattade han att kappkörning kanske inte var hans grej.” Det låter som ett vettigt beslut.

Kimi låter blicken glida över bokhyllan där han har samlat hjälmar från arton års tid. Det är betydelsefulla minnen, och snygga föremål. Vid åsynen av dem skulle man kanske inte tro att hjälmarnas ägare i oktober 1997 försvunnit på egna vägar med en Lada. Den vinterbonade bilen från öst hade han fått av sin mammas kollega, Anne. I yrkesskolan hade Kimi och hans kompisar försett den med en bättre motor, och så fort föraren tagit körkort gled bakluckan upp med ett gnissel och en verktygslåda dumpades i bagageutrymmet.

”Jag lessnade totalt på studierna, slängde ner verktygslådan och stack till Holland. Min kompis, Fore, stod på skolgården och vinkade av mig. Eller snarare såg han perplex ut.”

Kimi flyttade till Holland och bodde i staden Vlaardingen nära Rotterdam tillsammans med en mekaniker från PDB Team. Lite senare flyttade också Kalle Jokinen ner till samma ort och gjorde Kimi sällskap. Härifrån började de åka runt med skåpbilen till tävlingar på olika håll i Europa. Nu hade Kimi inte bara sömnens gåva, utan också en utrustning som hette duga. Peter de Bruijn vet alldeles tydligt vad han talar om när han berättar:

”Iceman-namnet hittade man visserligen på först senare, men vi fick en försmak av det redan då. Kimi var verkligen inte den som stressade ihjäl sig. Jag minns en EM-deltävling i Frankrike. Eftersom han jämt var försenad när vi skulle åka iväg till banan hade jag kvällen innan meddelat att jag inte kommer att vänta på honom en enda sekund. På morgonen ringde Kimi och undrade var jag höll hus. Jag svarade att jag redan gett mig av eftersom han inte hade synts till. Till banan var det fyra och en halv mil och jag var bombsäker på att han inte skulle hinna i tid till träningarna, men plötsligt dök han upp, en halv timme efter oss, avslappnad och leende, och berättade att han liftat med ett annat teams bil. No problem.”

Lättja under kontroll, goda sömngåvor, ett avslappnat sinnelag och hög farthållning. Kimi hade gjort intryck. Allt var möjligt. Och omöjligt. Kimis egna minnesbilder från den här tiden pendlar mellan bra och mindre bra tävlingar – och inte en gång glömmer han bort att nämna Kalle som förstod sig både på motorer och det engelska språket.

Med ens är Kimis rum så stort att det också rymmer ett frontmannahus i Tammerfors. På nedre våningen i huset sitter den fyrtiofemårige bilsportveteranen, mekanikern och tränaren Kalle Jokinen, mannen som åkte runt i Europa med Kimi under skiftande förhållanden. Hans ögon skiner upp när tankarna går till de färggranna åren. Fortfarande har han inte övergett kartingen helt, trots att han i dag jobbar med fjärrvärme.

”Peter lovade en mekanikerlön åt mig och fickpengar åt Kimi, eftersom han svetsade och monterade ramar ibland. Kimi är ju förbaskat duktig på att fixa motorer, ja, det är möjligt att han är den enda i F1 som kan bygga om en motor helt på egen hand. Tekniskt är han jäkligt kompetent. När vi

väl skakat tass med Peter var det bara att rulla ner till Holland. Vi reste ju runt mest hela tiden, men högkvarteret låg där. Vid den här tidpunkten började Kimi ha ett sådant flyt att Bridgestone undrade om vi ville komma på däcktestning. Vi började röra oss på tumanhand, Kimi och jag. Peter smällde ett kreditkort och lite gulden i handen på oss och så bar det av. Åk ner och tävla, vetja. Vi gjorde allt tillsammans, också jobbet med däcken fixade vi själva, medan de andra hade personal som skötte sånt åt dem. Kimi gjorde alltid sina egna förgasare, ingen annan fick röra dem. När jag åker runt med småkillar idag kan jag notera hur mycket sämre det är. Dagens ungar rör ingenting, har sina egna fysioterapeuter och managers redan från tio års ålder, de vet på riktigt inte ett dyft om teknik. Det är inte bra. Kimi däremot utvecklar sina bilar."

Kalle redogör för de två ungdomarnas kringflackande liv före och efter att de fick körkort. Före tävlingarna och efter dem. Före fyllan och efter fyllan. Det enda som sticker ut jämfört med andra ungdomars liv är att man mitt i allt annat bestyr också skulle tävlingsköra med en liten bil. Man tjusades av farten, levde knapert – och inte heller förnuftigt alla gånger.

Det gällde att få en känsla för trafiken, även om man ännu inte hade körkort. Enligt Kimi gick den första körkortslösa färden från Lahtis till Helsingfors. Kalle axlade rollen som gemytlig kartläsare och ansvarslös vuxen. Skåpbilen hölls korrekt på den raka vägen. På Lahtisleden är det glest mellan chikanerna.

Kimi hävdar att han också körde utan körkort i Sverige. Det handlade om en lång tävlingsresa, och utöver Kimi bestod sällskapet av kartingföraren Anette Latva-Piikkilä och Matti Räikkönen, som vid den här tiden också fungerade som Anettes mekaniker. Resan gjordes med familjen Latva-Piikkiläs Toyota Hiace. "Farsan blev trött på surret från Hiacen och ville ta en paus. Jag sa: Äsch, inte ids vi stanna nu, jag kan köra. Okej, sa farsan, väck mig när vi närmar oss Stockholm. Jag ruskade liv i dem när vi var framme vid hamnen. Då var jag femton."

Kalle minns att han också var liberal när det gällde omyndiga förare. "Jag var ung och dum och sa att okej, ge järnet. Vi bytte ofta chaufför i farten. På Autobahn körde Kimi minst lika mycket som jag. En gång i Imola rattade vi en hyrd folkabubbla. Kimi tjatade att han ville köra till hotellet. Jag gav grönt ljus. Det slutade med att han körde runt i en rondell hur många gånger som helst, han sladdade omkring, bilen kanade hela tiden,

jag tittade på hans fötter och händer och frågade hur sjutton han fick den att bete sig på det sättet. Jag ville pröva samma sak, jag har ju trots allt tävlingskört en del, men jag lyckades aldrig föra den på samma sätt. Vi snöade helt in på att köra i den där rondellen. När vi returnerade kärran var nästan bara fälgarna kvar.”

Kimi drar sig till minnes den längsta färden de gjorde i ett kör. Det var en resa från Helsingfors till italienska Ugento, där de skulle testa däck för Bridgestones räkning. Sträckan mätte 3 359 kilometer. ”I det skedet var situationen såtillvida bra att jag redan hade körkort. Vi satt i bilen i tre dar, var nära att krocka, det började svartna för ögonen på de där motorvägarna. I Rimini var vi tvungna att ta oss en rejäl fylla. Vi stannade där i två nätter. Den ena natten övernattade vi på hotell, den andra sov vi i skåpbilen eftersom pengarna var slut.”

Medan Kalle och Kimi åkte runt i Europa, spred sig ryktet i England. Peter Collins, en inflytelserik person i kartingvärlden, hade berättat för David och Steve Robertson om en finländare som var minst lika snabb som Jenson Button, en förare Robertsons nyligen hade ordnat kontrakt åt hos Williams. Pappa David och sonen Steve tvekade inte. De tog reda på duons resrutter. Och de var inte de enda. Även den norske talangscouten Harald Huisman hade hört talas om den vindsnabba föraren. Återigen var slumpen på Kimis sida. De deltog i nordiska mästerskapstävlingarna i norska Moss när Kimis telefon ringde. Någon talade ett konstigt språk i andra ändan, Kimi räckte luren åt Kalle. Kalle lyssnade och upplyste sedan Kimi om att de skulle göra en avstickare hos en man vid namn Huisman.

Harald Huisman var en ex-tävlingsförare som hade en egen inomhuskartingbana. Kalle redogör för episoden, som är en av orsakerna till att vi just nu sitter här på Kimis divansoffa i en stor lägenhet ovanför staden Baar. ”Huisman sa att vi skulle titta in, han bjuder på käk, han tyckte det vore kul att träffas. Där satt vi sedan. Jag tror vi åt något. Jag frågade Huisman: Vad skulle du säga om nån satte nytt banrekord här. Han sa att banan var dammig och därför flera sekunder långsammare än normalt. Jag sa: Det var inte det jag frågade, utan om du vill se ett nytt rekord eller inte. Kimi satte sig i bilen, och en kvart senare var det nya banrekordet ett faktum.”

Huisman berättade genast om händelsen för managern David Robertson, som slog till direkt.

”No, I know so”

”NO, I KNOW SO”

Telefonen ringer i Holland. Ett konstigt nummer. Vid det här laget är Kimi redan på sin vakt. Han svarar inte. I telefonen ligger den främmande engelskan på lur. Kalle tar samtalet. I andra ändan, långt borta i England, talar en belevad herreman en utmärkt och tydlig engelska – och han har något på hjärtat. Han bjuder dem hem till sig för att diskutera den unge förarens framtid. Kimi blir rädd, Kalle entusiastisk: vi snackar om David Robertson, managern vars skyddsling, Jenson Button, nyss skrivit på för anrika Williams – och nu vill han prata med oss! Fast hur ska vi lägga fram saken för Peter de Bruijn, som representerat oss så här långt?

Kalle och Kimi beslutade sig för att pröva med sanningen, den hade trots allt funkat hittills. Men Peter blev rasande. Redan tidigare hade han varnat Kalle och sagt: ”Snor du en toppförare av mig kan du packa dina egna pinaler på samma gång.” Kimi och Kalle tolkade detta som ett hot, vilket det också var. Kimi tröstade Kalle: ”Jag ser till att köra så fort att vi säkert klarar oss.”

Så pass tillmötesgående var Peter i alla fall att han lät killarna låna sin frus Renault Clio, och med den gav de sig iväg. Mötet skulle äga rum på ett Thistle-hotell i Brands Hatch. Framme vid franska gränsen smällde de två finländarna sina pass i disken. Tjänstemannen synade passen, kastade en blick på Clion och frågade om de kunde uppvisa ett dokument som styrkte att de hade tillstånd att föra en holländskregistrerad bil över gränsen. Något sådant dokument hittades inte så gränsövergången blev inte av.

Det var ett par fogliga men skitförbannade killar som satte sig i bilen igen. Och tog sig en funderare. Att inte delta i mötet var uteslutet. Nu gällde det bara att hitta en öppning längs gränsen. Kalle stack en karta i handen på Kimi och uppmanade honom att leta fram en mindre ort där passkontrollanterna inte var lika nogräknade. Närmaste lämpliga gränsövergång låg fem mil bort. Där lät man den holländsk-franska bilen passera. Sent på kvällen nådde de fram till Brands Hatch och parkerade på hotellets gård. När de väl justerat de gnisslande bilsätena i lämplig

ställning, försökte de få en blund. Men bara den ena av dem tuppade genast av.

I gryningen var Kimi nervös och bad Kalle sköta snacket. Själv skulle han sitta lite avsides som en stum hangaround-medlem. Kalle tyckte det lät som ett bra upplägg, men upprepade ändå frasen som Kimi skulle säga: ”My name is Kimi Räikkönen, nice to meet you.”

De steg in i lobbyn på det flotta hotellet och sneglade bort mot restaurangen. Vid ett av borden satt en femtioårig gentleman. Kalle insåg genast att det var managern David Robertson. Sällskapet skakade hand och Kimi yttrade sin enda mening. Kalle tog hand om småpratet. David frågade om de ville ha något att äta eller dricka, men de nyanlända var så nervösa att de inte reagerade på frågan, trots att de rest en lång väg, sovit uselt och magen ropade efter toast, skinka, stekt ägg, juice och kaffe.

David ställde frågor, Kalle svarade. Kimi satt tyst. Pojkarnas förslag väckte ett visst intresse, man kom bra överens. Efter en kort paus bad David Kalle lägga fram sin vision.

Kalle sa: Ger ni den här grabben en chans kommer han en dag att ta hem världsmästerskapet i Formel 1. David tog en klunk ur sitt glas och frågade:

”Do you think so?”

”No, I know so”, svarade Kalle.

David tittade på Kalle, lät blicken glida över till Kimi och lovade att tillsammans med sina experter utreda hur man skulle gå vidare och om man eventuellt kunde ordna med ett testtillfälle. Efter en stunds tystnad undrade David vilken roll Kalle hade tänkt sig i det hela – ingick han eventuellt i paketet? Kalle svarade att han var mekaniker och Kimis vän. Senare konstaterade Kalle att om han svarat på något annat sätt skulle David förmodligen ha tyckt att väl många personer blandade sig i leken. Kimi och jag har en överenskommelse, tänkte Kalle: vi kör så fort att vi garanterat klarar oss. Det är ingen idé att komma med falska förespeglingar och ge sig ut för att vara någon annan än den man är. David svarade att han förstod vad Kalle menade och räckte Kimi en tjock bunt med papper. Det var ett utkast till kontraktet. Kalle visste att i samma stund som Kimi undertecknade avtalet skulle han också skriva ut

Kalle ur sitt dagliga arbetsliv. Alla senare händelser vittnar dock om att Kimi aldrig glömde bort Kalle.

Kalle och Kimi skakade hand med David, gick ut till Clion och körde tillbaka till Holland. När de var framme bredde de ut pappren på golvet. Under Kalles ledning började de syna dem närmare. Avtalet innehöll många ord, vissa av dem svårbegripliga. Eftersom Kalle hade dåliga erfarenheter av svarta bokstäver på vitt papper förhöll han sig till det hela med en sund misstänksamhet. Under sin egen racingkarriär hade han kraschat svårt, med en allvarlig nackskada som följd. Han tvingades avbryta karriären men fick aldrig de utlovade pengarna. I det här fallet var lagtexten så pass krånglig att pappren blev liggande på golvet i en vecka. Till slut skickades de till Sami Visa hemma i Finland. Han gick igenom texten tillsammans med rallyföraren Tommi Mäkinen som hade erfarenhet av liknande avtal. Det visade sig att allt var i sin ordning, dokumentet såg betryggande ut. Nu gällde det bara att fatta ett beslut.

Kontraktet sträckte sig över femton år. Kimi blev förskräckt. Kimi blev entusiastisk. Kimi gick på övervarv. Han stod vid ett vägskäl. Hädanefter skulle det inte kosta någonting att köra, han skulle alltid ha tillgång till utrustning och ingen – varken pappa, mamma eller någon släkting – skulle behöva punga ut med en enda slant till.

Den unge mannen som hoppat av yrkesskolan betraktade nu häpet de upphetsande siffrorna som ingick i avtalet. Han skulle få en lön på ettusen pund i månaden. Alltså tiotusen gamla finska mark. Etthundra tjugotusen mark om året. En ruskigt stor summa för en kille som hittills främst hanterat skrynkliga tior och enstaka slätare hundralappar.

Det enda Kimi någonsin velat göra var att köra bil. Nu skulle han till och med få betalt för det. En motsvarande chans kanske aldrig skulle dyka upp igen. Ute på racingbanan finns det alltid många alternativ, på pappret bara ett enda. Skriv under och sträck ut vristen. Gasen i botten och blicken mot horisonten.

Men innan det slutgiltiga kontraktet undertecknades ville Robertsons försäkra sig om förarens snabbhet. David meddelade att Kimi borde infinna sig vid Snetterton-banan i december för en testkörning. Okej. Det fanns bara en liten hake: Kimi hade aldrig kört en formelbil, som är ett helt annorlunda fordon än en gokart. Kalle och Kimi blev ängsliga; de måste absolut hinna testa det obekanta åkdonet före Snetterton. ”Vi fick

låna en bil av Marko Koiranen och åkte upp till Alastaro för att provköra. Kimi slog nytt banrekord genast på första försöket”, minns Kalle.

”Som en foppatoffla utan fäste. Så kändes den. Inga vingar. Inget grepp. Den såg ut som en leksaksbil.” I dag kan Kimi garva åt minnet, men inuti bilen var det lätt att hålla sig för skratt. Under de första varven var insatserna enorma. Nerverna var på helspänn, händerna kramade ratten. Hårt.

”På femte varvet kraschade jag nästan i en vägg. Jag hölls nätt och jämnt på banan. Hade jag inte gjort det misstänker jag att det inte hade blivit något kontrakt överhuvudtaget. I Donington några dagar senare var jag däremot redan lika snabb som deras egna förare.”

Vad Kimi inte visste var att även David Robertson son, Steve, med en karriär i brittiska F3-serien bakom sig, stod vid banan och tittade på. Han var expert och hade själv tävlat flera gånger mot både Mika Häkkinen och Mika Salo. David hade bett sonen analysera den unge finländaren extra noggrant. Steve minns fortfarande Kimis första varv som igår.

”Jag följde noga med hur han körde i kurvorna. Och blev helt paff av hans sätt att hantera bilen och behålla kontrollen över fordonet. Han kunde köra väldigt nära gränsen utan att krocka med bilen. Sådant fastnar i minnet. När han steg ur blev jag förbluffad över hur ung han såg ut, som en fjortonåring.”

Kimi klev ur bilen och undertecknade avtalet som beseglade hans framtid. Ursprungligen hade det alltså varit tal om ett femtonårigt kontrakt, men Robertsons undrade om Kimi ville förkorta det. Det ville han. Till slut stannade man för ett tolvårigt avtal. Men också efter detta har Steve sett över Kimis kontrakt.

Nu fylls Kimis rum av arton år gamla minnen som med sin beviskraft stämmer till andakt. ”Dave och Steve har varit som en far respektive bror för mig. Schysta killar som alltid strävat efter att hitta det förmånligaste alternativet för mig.”

Kontraktet innebar också att föraren var tvungen att flytta till England. Kimi, som inte kunde några språk, packade sin röda väska utan att ha en aning om hur framtiden skulle se ut. Om han hade vetat det skulle han kanske ha stannat i Björnkärr. Och dessutom var Kimi inte den enda som

gav sig iväg. I januari 1999 ryckte äldre brodern Rami in i lumpen. Tystnaden sänkte sig över Klevvägen i Björnkärr. Att båda sönerna bröt upp nästan samtidigt var en tuff grej att smälta för Masa och Paula. Nu mekade inga grabbar längre i garaget. För Masa var det en skakande insikt.

KOEAJO: LEGENDS FORD
VERTAILU: KANSANKILPURIT
VM
BMW kauden yllättäjä F1
Jouhki tyrmää kierrätyksen WRC
Casey Stonerin muodonmuutos RR
Luunmurskaaja Vehviläinen MX
vauhdinmaailma.fi
12·2007 6,95 €
Isä oli sankari
MARCUS GRÖNHOLM PALASI
LAPSUUDEN MAISEMIIN
Mika Salon
hurjat ideat
NASCAR, A1 GP, AVARUUS...
KISAT
Fuji
Shanghai
Brasilia
Katalonia
Korsika
Japani
Uskomaton
tie mestariksi
KIMI RÄIKKÖSEN ALBUMIKUVAT
JA SAO PAULON IHMEEN TAUSTAT
V-M SAARELAINEN
MIKA KALLIO
HENRI HIMMANEN

Den stora världen och den lilla

DEN STORA VÄRLDEN OCH DEN LILLA

I januari 1999 spottar faxen ut ett meddelande på Klevvägen i Esbo: managern David Robertson upplyser Kimi om exakt var i London han bör infinna sig ett visst datum. Masa och Paula följer Kimi och den röda kappsäcken till flygplatsen. I sista minuten undrar Masa om Kimi behöver lite fickpengar för resan. De kommer överens om att sonen ska få etthundra mark. För yngre läsare kan det vara bra att veta att summan motsvarar sjutton euro i dagens valuta.

Kimi bordar planet och grubblar över vad han ska säga tre timmar senare när han väl är framme. Han har högst ett par hundra gram engelska i huvudet. Gärna skulle han ha lite mer, exempelvis ett kilo. Han känner sig nervös.

Kimi landar på Heathrow. Steve Robertson syns inte till. Inte Dave heller, trots att de lovat möta honom där. Eller kanske Kimi minns fel? Han blir ängslig. Gräver fram faxet med all data ur väskan. Stationens namn. Tågtidtabeller. Adresser. Rugeley. Ligger inte alls i London utan någonstans längre bort. En småstad. Han känner paniken växa, men lyckas behärska sig. På något sätt måste han fixa det här, även om det är hundra gånger jobbigare än att köra bil. I fordonet råder lugn och ro, utanför är det kaos.

Till slut hittar Kimi sig själv i London, närmare bestämt på stationen Piccadilly Circus. Han står där och ser borttappad ut. Plötsligt dyker Steve Robertson upp. Han förser Kimi med en stor Nokiamobil och lite instruktioner. Sedan försvinner han. Och Kimi som hade trott att Steve skulle följa honom hem till killen som jobbar för Haywood Racing Team. Eller åtminstone till rätt tåg. Men nej. I Kimis panna står textat med osynliga bokstäver: vad i helvete. Enligt Steves instruktioner måste man tydligen åka tåg, taxi, buss och taxi igen för att ta sig ända fram. Eller så är det bara tåget som gäller. Ja, det är lite svårt att tyda vad han egentligen menar.

Under tiden sitter mamma Paula på helspänn på sitt jobb på Folkpensionsanstaltens kontor i Esbo centrum. Hon är orolig för att Kimi

inte ska hitta fram med hjälp av de anvisningar han fått.

På tåget försöker sonen visa upp biljetten och instruktionerna för några medpassagerare, men kommunikationen haltar. Plötsligt får han för sig att han är på fel tåg. Skymningen faller. Han gräver fram mobilen ur väskan och försöker komma underfund med hur den fungerar. Förgäves.

Kimi visar på nytt upp sin biljett för en av passagerarna och försöker stamma fram något, men tungan vägrar forma engelska ord. Av passagerarens ansiktsuttryck att döma verkar det ändå som om Kimi befinner sig på rätt tåg. Han börjar granska mobilen på nytt, trycker på sifferknapparna, lyfter luren till örat och hoppas att också riktnumret är rätt.

I andra ändan svarar mamma Paula och drar en suck av lättnad. Äntligen får hon höra sonens röst därutifrån stora världen. Kimi säger att han tror att han kanske befinner på rätt tåg. Kanske. Helt säker är han inte, men ändå försiktigt optimistisk. Paula ber honom ringa så fort han kommit fram.

På stationen i Rugeley stiger Kimi av. Ingen är där för att möta honom nu heller. Det har redan hunnit bli sent, klockan är elva. Kimi sätter sig på sin röda resväska. Ingen dyker upp. Äh, det blir bara skit av alltihop. Jag kommer aldrig att komma fram. Jag kommer aldrig att få sätta mig i en bil.

Till slut kommer en främmande man fram och hälsar. Han presenterar sig som Jim Warren, teamchef för Haywood Racing. Kimi öppnar dörren till sitt begränsade ordförråd, och den gnisslar betänkligt.

Men huvudsaken är att han hittat fram till den lilla staden som ligger cirka tjugo mil från London. Nu börjar Kimi tävlingsköra, han kokar te åt mekanikerna och börjar treva sig fram i språket. Så småningom finner han sig allt mer till rätta.

Och så är ju barn det bästa som finns. I synnerhet småbarn. I teamchefen Jim Warrens familj finns två pojkar som ännu inte behärskar sitt modersmål. Tillsammans med dem börjar Kimi öva sig i engelska. De befinner sig alla på samma nivå. Kimi kör bil, och när han kommer hem pratar han engelska. I barnens sällskap slipper man vara rädd för att göra några fel.

Hemma hos Warrens ramlar han också över en veritabel skatt: en stor samling VHS-kassetter med inspelade tävlingar i Formel Ford- respektive Formel Renault-klassen. Kimi tittar igenom dem allihop minst ett par, tre gånger. Alltid kan man lära sig något nytt. Om taktik, kurvor, omkörningar. Om inte annat så kan man studera kommentatorns språk.

Efter ett tag ber Steve Robertson Kimi flytta hem till dem i Chigwell i Essex. Den unge föraren inrättar sig på familjen Robertsons övervåning. Lägenheten är enorm – det är samma våning där man senare ska spela in tv-serien Fotbollsfruar. Den är som en egen värld. Före Kimi har bostaden disponerats av en ålderstigen porrmogul vars inredningssmak inte precis följt den diskreta skandinaviska stilen. Här står ett flertal soffgrupper i leopardskinn, väggarna pryds av bilder på nakna kvinnor och taken är täckta av speglar. Lägenheten är morbid på något sätt, tycker Kimi, som själv härstammar från knappa förhållanden.

Den ene av Steves två bröder, sportfantasten och muskelknippet Scott, börjar träna tillsammans med finnen. Svetten känner inga språkgränser. Steve och Kimi åker runt till olika tävlingar. Loppen går bra och dåligt. Kimi kör hyfsat men bilen är seg; det visar sig att Haywood Racing inte kan ta fram tillräckligt konkurrenskraftiga ekipage. Kimi gör så gott han kan, men vinner inga lopp. Hans första bil, en fransk Mygale, är både långsam och anskrämlig. En dålig kombination. I sina första två lopp kör han i mål som tvåa respektive trea – i det tredje krockar han. Kort därefter meddelar Dave Robertson att det är slutkört för säsongen.

Fan också.

Tala om flopp.

Vilken skitresa.

Han ser redan framför sig de häcklande rubrikerna i bilsporttidningarna därhemma. Är han ännu en i raden av finländska racerförare vars karriär gått i stöpet? Snart kommer han att tvingas återgå till att gasa på inhemska kartingbanor, och inom kort hitta sig i en smörjgrop på närmsta mack där han hoppat in och tar hand om Toyota- och Opelbilarnas årsservice.

Kimi återvänder till Finland utan att vare sig kunna läsa managern Dave Robertsons tankar eller tyda hans planer. I stället minns han mekanikern

Kalle Jokinens berättelser om sina erfarenheter i en osäker bransch. Men Dave försäkrar honom att den undermåliga bilen var enda orsaken till beslutet; de lovar att fixa fram ett hyfsat stall åt honom inför nästa säsong.

Bah! Det kommer aldrig att hända.

Kimis framtid ter sig i högsta grad oviss. Hans managers hör inte av sig på ett bra tag. Under tiden kör Kimi karting med Peter de Bruijns bilar i Finland och ute i Europa. Men pengarna börjar ta slut.

En helg går Kimi på Down By The Laituri-festivalen i Åbo tillsammans med sina vänner. Han är luspank och den bultande huvudvärken är självförvållad. När han stegar fram till bankomaten är han övertygad om att saldot kommer att visa på noll.

Det var som fan.

På kontot finns över tjugotusen mark. Kimi kan inte tro sina ögon, för just i den stunden minns han inte exakt vad som stipulerades i kontraktet: vi betalar dig ettusen pund i månaden, oavsett om du kör eller inte.

Den glada festen i Åbo fortsätter, naturligtvis, nu med den vackra tanken att han har en pålitlig manager i ryggen. Lite senare ringer Dave från England och berättar att Kimi från och med hösten ska delta i vinterserien. Han ska köra för Manor-stallet som har bättre utrustning.

Under hösten lever Kimi ett tudelat liv: dels i den stora världen, det vill säga England, dels i den lilla, det vill säga försvarsmakten. Den öppna världen och den slutna. Möjligheter och förpliktelser. Tävlingsingenjörerna kommer med tips, arméofficerarna med order.

Kimi blir medborgare i två länder. Nu får han en försmak av det liv han kommer att leva de närmaste åren: resenärens. Han förflyttar sig från den trånga bilen via flygplanet till försvarets väldoftande logement och tillbaka till tävlingsvärlden igen.

Den fjärde september träder Kimi-Matias Räikkönen i tjänst vid Försvarsmaktens Idrottskompani i Lahtis. För någon som aldrig utmärkt sig för sin förmåga att ta emot order blir det ett brutalt uppvaknande. En ljusglimt i mörkret är att även den gode vännen och medtävlaren Toni Vilander rycker in samtidigt.

Senare avslöjade mamma Paula att hon fruktade att sonen inte skulle ta sig genom lumpen. Oron var inte obefogad, då Kimi och disciplin inte gick ihop. Lägg till de ständiga tävlingsresorna utomlands – och det är inte så konstigt att tanken på att överge militärlivet började gro hos den unge mannen. Till moderns glädje stannade det hela dock vid tanken.

För en ung man i superkondition utgör de fysiska ansträngningarna under värnpliktstiden inget problem. Värre är det med tidsschemat. Att tvingas gå upp redan klockan sex på morgonen kan vara en utmaning för en inbiten sjusovare, i synnerhet ifall ordern träder i kraft med omedelbar verkan. Kimi försöker förhålla sig förnuftigt till det hela, med varierande framgång. Men har man ett känsligt väderkorn kan man åtminstone ana sig till varifrån frihetens vindar blåser. Följaktligen utnyttjar Kimi varje potentiellt tillfälle att förlänga permissionen i den senare ändan. Eftersom försvarsmaktens personal är ovetande om tävlingarnas tidtabeller skickar Kimi in sina egna fritt formulerade scheman till staben. Slutar tävlingen på en söndag, meddelar föraren att den inte tar slut förrän dagen därpå. När Kimi landat på flygplatsen återvänder han således inte till Lahtis utan stjäl sig i stället en ledig dag. Ibland tillbringar han den hemma, ibland hos kusinerna i Vääksy.

Manor-stallets italienska Status är en betydligt snabbare bil än Haywood Racings motsvarande ekipage. Kimi tar hem segern i samtliga fyra lopp i vinterserien. Dave och Steve Robertson börjar inse att de kontrakterat en alldeles unik begåvning.

Och segrarna måste givetvis firas. På den här tiden hade den måttliga dryckeskulturen ännu inte landat i Finland, där man hellre hinkade än smuttade. Och förresten: vem sjutton hinner blicka på klockan mitt i glädjeyran. Det säger ju sig självt att den visar på tok för mycket. Och en specifik kväll var det alldeles påtagligt stor diskrepans mellan försvarets tid och Kimis och hans kompisars dito. Eftersom det var omöjligt att ta igen skillnaden, gällde det att på något sätt smyga tillbaka in på logementet utan att någon lade märke till saken.

Nu får den vuxne mannen med egna ord redogöra för den utdragna kvällen, och händelseförloppet som bidrog till att han kom att slå Idrottskompaniets inofficiella rekord när det gäller längden på utegångsförbudet.

”Jag hade suttit hemma hos mina kusiner, Rapalas, och krökat. Om jag minns rätt skulle Toni Vilander hämta Osku Heikkinen och mig och köra oss tillbaka till kasernen. Vi sa till Toni: Du fattar väl att vi inte kan gå in dyngraka genom porten, du får lov att släppa av oss vid Lahtisleden. Vi klättrar över staketet och hoppas att ingen upptäcker oss.

Men vi hade förstås maximal otur, för just som vi stod där vid dikesrenen stannade en militärpolis i närheten. Killen undrade förstås vad i helvete vi gjorde där, i synnerhet som vi hade militärkläderna på. Jag slängde mig bums ner i diket. Osku däremot blev som paralyserad. Jag hörde hur polisen frågade: Vart försvann din kompis, vi såg ju att ni var två stycken. Ingen aning, svarade Osku. Dom sydde in honom i alla fall och placerade honom längst bak i skåpbilen. Själv hade jag redan hunnit kasta rocken över stängslet när jag hörde att dom kallat på hundarna. I närheten låg en sån där skitstor gräsplan. Jag rusade tvärs över den så fort jag kunde, störtade in på vårt ställe och sa till vakten: Lova att du inte knystar ett ord om att jag återvänt. Sen rusade jag upp på övre våningen och slängde täcket över mig.

Det gick säkert tio minuter. Ja, det är vanskligt att bedöma tiden när man är så packad som jag var då. Hur som helst kom det till slut in en officer i logementet. Han tände lyset och kallade mig vid namn. Jag skrek: Vad i helvete väsnas ni för, ser ni inte att folk försöker sova här. Ytterligare ett par minuter gick innan han återvände och sa: Nu jävlar, Räikkönen, ut med dig. Jag låg där i slafen, täckt av gräs från topp till tå, för jag hade ju kravlat omkring där i diket. Det visade sig att Osku Heikkinen hade bekänt alltihop, knäckts under pressen eftersom han annars skulle ha blivit inburad. De visste ju mycket väl att vi hade varit två killar där. Så jag reste mig ur slafen och vacklade i sicksack från den ena väggen till den andra. Efter att ha blåst typ en och en halv promille fick jag order om att gå och lägga mig.

På morgonen slog det mig: just det, jag har ju faktiskt en tävling i England om två veckor. Fan också, om jag inte kan delta i den. Sen tänkte jag: Äsch, kanske lika bra att smita med en gång, eftersom jag ändå får utegångsförbud och inte kommer att kunna delta i loppet. Planen var att sjappa samma väg som jag kommit, det vill säga över gräsplanen. I trappan mötte jag kaptenen. Jag morsade. Han visste ännu inget om gårdagskvällens händelser. Jag korsade gräsplanen. Sen beställde jag en taxi från en närbelägen mack. Slog av telefonerna.

”Då stod en fältväbel och gormade så att han blev alldeles knallröd i ansiktet och undrade hur i helvete jag hade lyckats kuta undan hundarna. Jag svarade att det var ju det vi fick lära oss här, vi är ju spanare.”

Sen började telefonruljangsen. Folk var skitsneda eftersom jag inte bara supit och försenat mig utan också tagit bondpermis. Min kusin hade fått ett samtal från AKK (Bilsportens Nationella Centralförbund), men det struntade vi i, i stället låg vi på stranden och drack öl. Alla gormade och skrek att nu ta mig fan pallrar ni er tillbaka till kasernen lite illa kvickt. Till slut ringde jag upp den där kaptenen och sa: Jag tänker skita i alltihop, för ni kommer ändå inte släppa iväg mig på tävlingen. Det ledde till att vi gjorde upp ett avtal som gick ut på att jag lovade dyka upp om han lät mig delta i loppet. Min kusin körde mig tillbaka till macken, varifrån kaptenen sen kom och hämtade mig.

Eftersom jag fortfarande var lite på lyran i det skedet beslutade man att händelsen inte skulle utredas förrän nästa dag. Då stod en fältväbel och gormade så att han blev alldeles knallröd i ansiktet och undrade hur i helvete jag hade lyckats kuta undan hundarna. Jag svarade att det var ju det vi fick lära oss här, vi är ju spanare. Om jag minns rätt fick jag typ tjugo dagars utegångsförbud.

Nästa veckoslut hade jag tjänstgöring, och loppet skulle gå av stapeln därpå följande helg. Trots att jag hade permissionsförbud behövde jag inte göra nåt särskilt, det räckte med att man anmälde sig regelbundet. Kaptenen lät mig haka på när dom tränade skeet i skogen. Vi pangade lerduvor och grillade korv. Det var coolt.

Följande vecka upprepade de sin ståndpunkt: jag skulle inte få delta i loppet. Jag sa: Okej, då lägger jag ner, jag skiter i hela värnplikten. Dom ringde från BNC, och mina managers, Steve och Dave, hade också kontaktat staben, men läget var fortsatt låst. Till slut gick jag upp till kaptenen och sa: Jävla skitstövel, du har fuckat upp det för mig.

Efter det fick jag stå vid Lahtisleden och portionera ut soppa från änden av en långtradare. Det var nån cykelmarsch på gång. Plötsligt körde en av militärpolisens bilar upp vid sidan av långtradaren. Dom var där för att hämta mig; jag hade fått tillstånd att delta i loppet. Dom frågade när tävlingen skulle sluta. Jag svarade: troligen på tisdag, fast jag visste att den skulle sluta på måndag. På så sätt fick jag vara hemma en extra dag.

Förresten vann jag det där loppet.”

KONTROLLANVISNINGAR FINNS I SKILD BILAGA

Kutsuntanumero Uppbådsnummer		
909	97	11049

Sopivuus Lämplighet

Aselaji ja koulutushaara Vapenslag och utbildningsgren: JV/TIED

Erikoiskoulutus Specialutbildning:

Arvostelu Bedömning

Kenttäkelpoisuus Fältduglighet	Yleisarvostelu Allmänbedömning
TYYDYTTÄVÄ	TYYDYTTÄVÄ

Palveluskelpoisuus Tjänsteduglighetsklass

Luokka Klass	LTO:n kohdat Punkt i LBR

Allekirjoitus Underskrift

Pvm Datum / Virka-asema Tjänsteställning: 29.09.2000 2.TiedK:n päällikkö

Arvo ja nimi Grad och namn: Kapt [signature]

Nimen selvennys Namnet förtydligat: J Parkkonen

Palvelusluokan muutokset Klassändringar

Luokka Klass	LTO:n kohdat Punkt i LBR

SOTILASPASSI
MILITÄRPASS

Henkilötiedot Personuppgifter

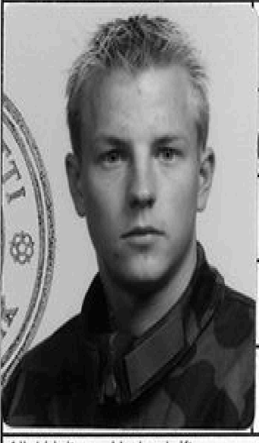
Sukunimi Släktnamn: RÄIKKÖNEN

Etunimet Förnamn: Kimi-Matias

Henkilötunnus Personbeteckning: [illegible]

Sotilasarvo Militärgrad: ALIK

Syntymäpaikka Födelseort: ESPOO



Palvelusaika Tjänstgöringstid: 362 Vrk Dygn

Alkamispäivä Började: 04.10.1999

J-os Trp förb: HämR

Päättymispäivä Slutat: 15.10.2000

J-os Trp förb: HämR

Allekirjoitus Underskrift: [signature]

VALVONTAMÄÄRÄYKSET ERILLISENÄ LIITTEENÄ

7550-428-0330 Printel Oy 1.94

Människocoachen

MÄNNISKOCOACHEN

Vad krävs för att en tjugoettårig, medellös finländare ska få chansen att köra Formel 1? Hur många barnmorskor behövs för att bistå vid en enda Formel 1-förares förlossning? Och varför är det så tyst på F1-förarnas förlossningssjukhus? Är bilsportens stora uppvisningsgren egentligen en lagsport? Att Kimi Räikkönen kunnat göra en fin karriär beror delvis på att han omgetts av människor som varit övertygade om att just han en dag kommer att köra snabbare på en sluten bana än någon av sina jämnåriga.

Sådana här tankar upptar mig när jag öppnar porten till Helsingfors Diakonissanstalt i februari 2018. I foajén tas jag emot av en skäggig sextioårig man med hästsvans och en färggrann huvudduk. Han är klädd i ett par slitna overallbyxor och ovanpå sportskjortan bär han en väst med fickor. Han ser ut som en människa för vilken innehållet är viktigare än den yttre framtoningen. Han är också en av de barnmorskor som hjälpte till vid den nye F1-förarens förlossning för över två decennier sedan.

Mannen heter Jukka Viitasaari, även Viita kallad, sjukskötare och fysioterapeut till yrket, men till sitt väsen en schaman. Han visar mig in i ett stort källarrum där inredningen består av en fåtölj, en gungstol, böcker, affischer, foton, sportkläder samt terräng- och landsvägscyklar.

Vi skakar hand. Viita har lång erfarenhet av att jobba med toppidrottare, men på senare tid har han främst ägnat sig åt att ta hand om åldringar. Han är en av dem som coachade Kimi så han skulle vara förberedd på att uthärda skakningarna, svajandet, dånet och de blixtsnabba förändringarna i landskapet.

Viita ber mig slå mig ner i gungstolen och häller upp te åt oss ur en termosflaska. Tiden stannar upp, snacket böljar fram och tillbaka. Listan över hans klienter är både lång och imponerande: häcklöparen Arto Bryggare, gångarna Valentin Kononen och Sari Essayah, enduroföraren Juha Salminen, freestyleåkaren Janne Lahtela, motocrossföraren Pekka Vehkonen. Och Kimi.

Viita blickar tillbaka på sitt mångåriga samarbete med F1-föraren. Det började med att AKK (Bilsportens nationella centralförbund) bad Viitasaari sätta ihop en kartinggrupp i Vierumäki. Inom AKK kände man till hans tidigare samarbete med F1-föraren Mika Salo. I Vierumäki fick Viita tillfälle att jobba med en exceptionellt begåvad generation som bestod av bland annat Heikki Kovalainen, Markus Palttala, Toni Vilander och Kimi Räikkönen.

”Kimi är som en katt. Livfull och spänstig. Katten gör som den behagar, hunden som den blir tillsagd. Kimi tar inte order av någon.”

Viita berättar att Kimi hyste en genuin vilja att utvecklas eftersom han insåg att kraven skulle öka ytterligare i de större bilklasserna. Första gången han dök upp hos Viitasaari var 1996, och med åren kom de att samarbeta från och till ända fram till Räikkönens första F1-lopp våren 2001.

”Jag märkte genast att Kimi utvecklades med stormsteg, antagligen för att han var så motiverad. I något skede ville Sauber att Kimi skulle göra Coopertestet. Jari Kurris talangscout, Matti Väisänen, var med som vittne. Kimi löpte 3 300 meter.”

”Kimi hade en stark tävlingsinstinkt. Heikki Kovalainen hade till exempel tävlat i skidåkning i tiden, men ändå höll Kimi ganska jämna steg med honom. Vi gjorde cykelturer, simmade, tränade nackmuskler och gjorde olika balansövningar. Vi såg till att skaffa rejäla doningar, det vill säga terräng- och tävlingscyklar. Vi övade också att stå på en bräda som är placerad på en boll, vilket är bra för balanssinnet. Jag märkte genast att Kimi utvecklades med stormsteg, antagligen för att han var så motiverad. I något skede ville Sauber att Kimi skulle göra Coopertestet. Jari Kurris talangscout, Matti Väisänen, var med som vittne. Kimi löpte 3 300 meter.”

Plötsligt reser sig Viitasaari ur den luggslitna fåtöljen och ber mig titta på ett inramat foto som hänger på väggen. På bilden syns två leende män med renrakade hjässor: Viitasaari och Kimis pappa, Matti. Bilden är tagen i ett soligt Melbourne efter sonens första F1-lopp. ”Vi lovade båda att vi skulle raka varandra skalliga om Kimi körde in på poängplats. Han klarade sig suveränt, frisyrerna rök. Toaskålen kloggade nästan igen av allt hår.”

Viita sörplar i sig lite te och grunnar på min fråga: vad krävdes för att en ung förare skulle lyckas i sina första F1-tester på Sauber? Det finns inte bara ett svar utan flera. Lika många som katten har liv.

”Dels har han en helt otroligt snabb blick. Via ögonen tar man till sig information, och att kunna varsebli rörelser och formationer kräver begåvning. Vi övade också att stå på huvudet och händerna i syfte att lära sig omfatta rummet också när man är upp och ner. I det momentet var han nästan lika fenomenal som motocrossföraren Juha Salminen. Och så har vi den lågintensiva träningen, förstås, den går inte att förbise. Det förstod Kimi. Därför använde han sig aldrig av pulsmätare. Vi tränade också simteknik, vilken han tog till sig omedelbart; han var liksom införstådd med elementet, visste hur man skulle glida fram i vattnet. Och har man väl lärt sig något vill man gärna upprepa det man tagit till sig. Allt bygger på repetition. Jag sa en gång till konstnären Osmo Rauhala att jag ville lära mig teckna. Ja, det är inte omöjligt, konstaterade Osmo. Efter sisådär tiotusen timmar.”

Viita fnissar förtjust. ”Kimi hade ingenting emot att göra reps, men grejen var att hans slit inte var det minsta tvångsmässigt.” Viita häller upp mera te ur termosflaskan och redogör för sin långa arbetskarriär tillsammans med diverse idrottare. De kommande fyra åren – hans sista i arbetslivet – tänker han ägna åt åldringar. Viita är intresserad av rörelsen. Från vaggan till graven. ”När en människa stiger upp ur sängen och kan stå på egna ben är det ett mirakel som genererar oerhört mycket glädje. Vi är så unga som vårt skelett tillåter oss. Praktiken är min grej. Jag vill vara vid främsta linjen. Därför tänker jag jobba med människor så länge jag kan.”

Viita noterar våra tomma tekoppar och hajar till; det är dags att inspektera gymmet och simbassängen. Vi börjar leta oss fram långt inne i den labyrintiska byggnaden. Tidigare tillhörde lokaliteterna hotell Aurora. Vi passerar genom en lång korridor och når fram till ett anspråkslöst gym som tillhandahåller bara de nödvändigaste attiraljerna: lite vikter, stänger, träningsbollar, ställningar och bänkar.

Viita plockar fram ett bräde under vilket man kan placera antingen en hylsa eller en boll. Anordningen heter Rola bola.

”Det här är ett fantastiskt redskap för balansträning. Kimi använde sig av ett bowlingklot. Det är det få som klarar av.”

Viita slänger ut några tjocka, knöliga dynor på golvet och ber mig ställa mig på dem. Han kallar dem för ”tassar”. Det är knepigt att hålla balansen, hela kroppen skakar. Jag får en käpp att stödja mig mot. Nu gäller det att flytta tyngdpunkten framåt och samtidigt hålla blicken fäst vid väggen. Jag står där och svajar en stund. Sedan ska man gå ner på huk. Långsamt. Viita småler. ”Det här är bra och aktiverande träning. Genom ett så här simpelt träningsmoment ökar man styrkan i de små musklerna i vristerna.” Jag kliver tillbaka ner på golvet och känner en lätt molande värk kring anklarna.

Sedan ledsagar Viita mig fram till simbassängen. Vi står kvar en stund i tystnad. Viita pluggade en gång i tiden vid universitetet i Tulsa, Oklahoma, och där bevittnade han något som gav honom en aha-upplevelse. Det visade sig att folk som genomgått komplicerade knäoperationer fick ta plats i simbassängen genast när stygnen tagits bort. Sedan fick de börja trampa vatten. Det var skonsamma och smärtfria rörelser. Viita blev så inspirerad att han tog vattenlöpningen till Finland.

Vi talar om livet. Viita berättar om sin gudstro och höjer blicken mot källartaket. ”Det är Skaparens avsikt att jag under mina sista verksamma yrkesår ska jobba med åldringar. På fritiden håller jag dessutom en motionscirkel för äldre män om kvällarna. Ja, jag är väl lite som en pastor som säger att om man tidigare fuktat sin aska så är det nu kanske dags för lite självspäkning i stället.”

Vi talar om Kimi. ”Kimi har ett stort hjärta. Han iakttar och lyssnar, talar inte genast. Det går inte att på samma gång prata och förnimma saker. Eller som en gammal munk uttryckte saken: Varsebli din omgivning. Kimi talar ogärna med vilt främmande människor. Onödiga samtal tömmer batteriet. Och ett batteri ska helst vara fulladdat. När Kimi väl yttrar sig är det ofta väl genomtänkt.”

Vi talar om åldringar och det rätta sättet att lyfta dem. Viita kommer plötsligt fram och ställer sig alldeles intill för att visa hur det ska göras. ”En gång åkte jag ut till en brottningshall bara för att iaktta brottarnas grepp och rörelsemönster. I brottningen går man väldigt nära inpå varann. Under revbenen.” Viita sticker in händerna i mina armhålor och kopplar ett grepp om min rygg. Sedan lyfter han mig kraftfullt och säkert på fötter. Jag känner mig som en ung åldring och minns plötsligt Kimis karaktäristik av mannen som står framför mig: ”Viita är … ja, lite annorlunda.”

På Sauber 2001.

FOTO © SUTTON IMAGES

Förarens födelse

FÖRARENS FÖDELSE

Esbo, Klevvägen, sommaren 2000. Kimi dricker öl ute på gården tillsammans med kusinen Jouni Forsström. Telefonen ringer. Den långa sifferraddan på displayen vittnar om att samtalet kommer från utlandet. Dave Robertson. Hoppsan. Bäst att ställa ner ölburken och spetsa öronen. Dave berättar att Kimi ska få testköra Saubers F1-bil i september.

Det kan inte vara sant.

Jo, det är sant.

Dave lovar återkomma till detaljerna. Kimi vänder sig till sin kusin och säger att det kanske vore läge att öppna ytterligare en öl. Men först måste han ringa ett samtal.

Mellersta Finland, skogen, samma dag. Masa och Paula är och tittar på den äldre sonens rallytävling när Masas telefon ringer. Det är Kimi. Hans ärende är kort men samtidigt så angeläget att det tränger igenom att det hugger i hjärtat. Masa är tvungen att sätta sig ner. En bit bort.

Paula hajar till när hon ser Masa sittande bakom familjens gamla skåpbil. Fast egentligen är det inget konstigt med det; maken sitter ofta med kepsen på bakhuvudet och smider planer. Enligt Paula är Masa en gammal själ, äldre än sin ålder, ständigt upptagen med att fundera på olika saker. Men den här gången ser han annorlunda ut, som om han mist förståndet. Hur är det fatt? frågar Paula. Masa svarar: vår son ska testa Saubers F1-bil i september. Paula är nära att smälla av; Masa måste gripa tag i henne så att hon inte ska segna ner.

Efter en tid ringer Kimis assistent, Kikka Kuosmanen. Hon berättar att managern David Robertson anser att Paula och Matti borde följa med till testtillfällena. Föräldrarna tvekar; de har inte råd. Resan skulle kosta tolvtusen mark. Cirka tvåtusen euro i dagens pengar.

En gång i livet.

Chansen kanske aldrig kommer igen.

Äh, vi tar det på krita.

Tolfte september, Mugello, Italien. Allt känns overkligt. Det enda man vet är att Peter Sauber är ute efter en ny förare i stället för Mika Salo som ska flytta över till Toyota.

En spenslig ung man glider ner i en Sauber C19. Framför honom hägrar det första testvarvet med en riktig F1-bil. Den unge mannen är rädd. Inte för att köra utan för att misslyckas. Nu gäller det bara att ratta bilen attans fort och hållas på banan. Att infria förväntningarna som är så skyhögt ställda att de inte syns.

Bilen startas. Ett fruktansvärt, skärande ljud. Första rakan. Ännu avgörs ingenting, vem som helst kan ge järnet på en raksträcka. Det är i kurvorna allting avgörs, det är här man stjäl åt sig hundradelarna. Den unge mannen vrider på ratten, nacken värker, händerna skakar. Varje inbromsning och sväng gör ont i hela kroppen.

En spenslig ung man glider ner i en Sauber C19. Framför honom hägrar det första testvarvet med en riktig F1-bil. Den unge mannen är rädd. Inte för att köra utan för att misslyckas.

”I början klarade man bara av att köra två varv åt gången. Mugello är bland de tuffaste banor som finns. Dessutom var Saubers bilar inte ens servostyrda på den tiden. Det var jobbigt att hålla huvudet upprätt.”

Första dagen avverkade Kimi tjugonio varv, nästa dag var han redan uppe i fyrtio. Varvtiderna blev allt bättre i takt med att han lärde känna bilen. Tillsammans med en av Saubers ingenjörer studerade Kimi telemetriska data och hittade nya inbromsningsställen och ingångar i kurvorna. Han gjorde så väl ifrån sig att Peter Sauber, som bara kommit ner över en dag, blev övertygad om den unge mannens förmåga.

”Kimi kände sig inte så lite mallig där nere; han svävade nog minst en meter ovanför markytan. I synnerhet som också Schumi hade frågat vem den unga och snabba föraren var”, minns mamma Paula.

Peter Sauber ville knyta Kimi till stallet med en gång – fast det sa han inte ännu till föraren. I stället ordnades ett andra testtillfälle den 28 september. Efter det var allt klappat och klart. F1-föraren Kimi Räikkönen var född.

Eller åtminstone nästan. Ännu krävdes en så kallad superlicens. Strax innan säsongen 2001 skulle dra igång var det ännu oklart om Kimi skulle beviljas det körtillstånd som krävdes. Licensen utfärdades av internationella bilsportförbundet, FIA, och förutsatte en viss tävlingserfarenhet från de lägre kategorierna av formelbilsracing. Renault-serien, som Kimi deltagit i, ansågs dock som en så liten klass att erfarenheterna därifrån inte räckte till för en licens.

Föraren skrev därför ett brev riktat till beslutsfattarna. Själva texten utarbetades av Steve och Dave, men det var Kimi som plitade ner den med stora bokstäver på ett papper. I brevet motiverade man i övertygande ordalag varför Kimi skulle få delta i F1-serien. Den enda som röstade mot förslaget var FIA:s dåvarande chef, Max Mosley, låt vara att många andra inflytelserika personer inom branschen också förhöll sig skeptiska till Kimis chanser. Hans ringa erfarenhet bedömdes dessutom som en säkerhetsrisk.

Till slut beviljades licensen, och vägen låg öppen.

”Utåt sett verkade Masa lugn som en filbunke, men inombords sjöd det”, minns Paula. ”Han var givetvis stolt som en tupp. Till min goda väninna, Anne, sa han: Kom ihåg att rycka mig i ärmen om jag blir alltför mallig. Men det blev han ju, vilket är helt naturligt – fast det var inget man nändes säga åt honom, förstås. Han var så lycklig över sin grabb. Vi hade ju aldrig kunnat föreställa oss att Kimi skulle nå så långt. Min blygsamma förhoppning var att pojkarna skulle få en så pass internationell framtoning att de skulle lyckas få jobb som mekaniker i ett bra stall. Att de skulle kunna förvandla sin hobby till ett arbete.”

Alla insåg att Kimi var en snabb och talangfull förare, men ännu pallade hans fysik inte för ett helt F1-lopp på sextio varv. För att komma i tävlingsform började han därför slita under ledning av Ayrton Sennas tidigare fystränare, Josef Leberer.

Den 4 mars i Australien 2001 ställde Räikkönen upp i sitt första F1-lopp och körde genast in på sjätte plats. Dave och Steve Robertson förstod att risktagningen hade lönat sig. De såg hur Kimis redan tidigare starka karaktär hade vuxit till sig ytterligare i och med att han tvingats göra saker och ting på egen hand och utan stor budget. Under säsongen knep Kimi ännu två fjärdeplaceringar.

Under sin första säsong tog Kimi in 500 000 dollar. Plus 50 000 för varje poäng. Som jämförelse kan nämnas att finländarnas snittlön vid den här tidpunkten låg kring 140 000 mark.

Nu går det att tala om pengar eftersom man tidigare bara talat om penningbrist.

På McLaren 2002–2006.

FOTO © SUTTON IMAGES

Stilskolan

STILSKOLAN

Under sin rookiesäsong körde Kimi Räikkönen så fort att han fick chansen att köra ännu fortare. McLaren ville köpa ut Kimi mitt under pågående avtalsperiod, men Peter Sauber vägrade häva kontraktet. När pengarna talar syns de oftast bara som siffror på ett papper. I det här fallet fanns det mer påtagliga bevis: McLaren köpte ut Räikkönen från hans kontrakt genom att förse det schweiziska stallet med flotta långtradare och punga ut för en svindyr vindtunnel. Ännu flera år senare blev Kimi tråkad av Saubers stallpersonal som hävdade att de hade honom att tacka för sin tunnel.

Flytten till McLaren förändrade Kimis liv på ett dramatiskt sätt. Nu var han på ett stort stall, omgiven av betydande sponsorer, under uppsikt av en krävande stallchef, bländad av mediernas strålkastarljus. Ännu i går hade han varit ett ungt löfte, nu var det upp till bevis. Han hade blivit sedd.

Och den drygt tjugoårige ynglingen fick exakt det han varit ute efter: fart. På köpet fick han även fartens biprodukt: oskäligt stor uppmärksamhet. Plötsligt gick det inte att vara i fred någonstans, privatlivet förvandlades till en ryktesrabatt ur vilken det ömsom sköt upp rumlarens rosor, ömsom vitsippor.

Inledningen var således lysande, de första tecknen bådade gott. Men redan i nästa tävling, i Malaysia, drabbades han av något som skulle bli hans förbannelse under hela tiden vid McLaren: motorhaveri.

Året innan hade Kimi träffat 19-åriga Jenni Dahlman som jobbade som modell. Inom kort förlovade paret sig, och efter att ha formaliserat sitt förhållande blev de snabbt stora kändisar i det lilla landet.

Genast i sitt första lopp, i Australien, körde Kimi in som trea och presterade även loppets snabbaste varv. Inledningen var således lysande, de första tecknen bådade gott. Men redan i nästa tävling, i Malaysia, drabbades han av något som skulle bli hans förbannelse under hela tiden vid McLaren: motorhaveri.

Det finns ingen annan idrottsgren där arbetsredskapen är lika centrala för framgången som Formel 1. Under säsongerna vid McLaren 2002–2006 bröt Kimi tolv gånger med motorfel. På kuppen rök en massa säkra poäng. Om det inte varit för alla tekniska problem skulle han ha tagit hem två mästerskap. Visserligen kan utrustningen strula även i andra grenar, men det är omöjligt att tänka sig att det skulle få lika ödesdigra följder. I längdskidåkning kan man misslyckas med vallningen, men det är osannolikt att en skidåkare skulle ägna hela karriären åt att skälla på serviceteamet. Att Roger Federer skulle bortförklara en förlust genom att hänvisa till en kass racket eller en svajigt flygande boll är en lika orimlig tanke.

I Formel 1 är konditionalis däremot moduset framför andra: ”Om bara motorn hade stått pall. Om inte den andra föraren hade smällt in i mig i kurvan. Om inte säkerhetsbilen hade rullat in på banan. Om ej om i vägen vore och kossorna i luften fore.” Att spekulera kring det som hänt är favoritsysselsättningen på depåområdet. Skvallrandet kvalar in som god tvåa.

Men en sak slapp Kimi spekulera kring: inomhustoan. En sådan hade inte funnits under uppväxten, men när Kimi gick in och delfinansierade renoveringen av barndomshemmet 2002 lät man också bygga en wc. De flesta andra toppförare har sannolikt suttit på en varm toastol sedan de var små.

McLaren var en tuff skola där den stränge rektorn och stallchefen Ron Dennis höll pli på eleverna. I depån vimlade det av coola och jordnära typer: tävlingsingenjören Mark Slade, mekanikerna Marc ”Elvis” Priestley, ”Gear-Box Philly”, Marcus Prosser och många andra som blickade på världen från asfaltshöjd. Plus fystränaren Mark Arnall, förstås, som kom att bli Kimis förtrogne fram till denna dag och som också fungerade som förarens ”telefon”. Varje gång Kimi hade gjort något opassande ringde Ron Dennis nämligen upp Mark och frågade vad som egentligen hade hänt.

På McLaren tvingades Kimi anpassa sig till en nyckfull tillvaro där en punktering eller ett motorhaveri på ett ögonblick kunde förvandla dagens snabbaste bil till den långsammaste. Förarens personlighet sattes på prov, men Kimi pallade för trycket. Lagandan stärktes även utanför depån, vilket ibland kunde märkas på personalens andedräkt.

När Kimi sitter på den grå divanen och tänker tillbaka på Ron Dennis och perioden på McLaren gör han det med ett påtagligt lugn, trots att det ibland stormade rejält. Tiden ger perspektiv.

”Ron Dennis är en kontrollfreak – antagligen beträffande det mesta. Det är inte så att han med flit vill hålla koll på folk, han bara är sån. Allt måste ligga i snörräta rader, varje papper och pryl. I dag gillar också jag att ha ordning och reda, hemmet får inte se ut som ett bombnedslag, och det har jag säkert från Ron. Själv kände jag mig aldrig stressad av Ron, det var nog mera han som bekymrade sig över vissa saker jag gjorde – om det stod i tidningen att jag varit ute och röjt, till exempel. Själv gav jag ju blanka fan i det hela, men för honom var det säkert en jobbigare grej.”

Eld och vatten. De två männen var varandras motsatser – men delade samma passion: segerviljan. När det gällde representation och vad man gjorde på fritiden gick åsikterna däremot isär. Vilket delvis säkert hade att göra med att den ena var en vildhjärna med arbetarbakgrund, den andra en femtiotreårig ansvarig stallchef. Ron var stilmedveten och visste hur man skulle föra sig; Kimi var ett intuitivt naturbarn.

Bland McLarens sponsorer fanns två lyxvarumärken, nämligen den schweiziska tillverkaren av armbandsur, TAG Heuer samt tyska Hugo Boss. Den senare ville naturligtvis ekipera sina förare.

”Under tiden vid McLaren var det väldigt noga med klädseln. De där Boss-kostymerna var gräsliga, svarta och glassiga. Hemska att använda. Men för Ron var det viktigt att allt skulle vara perfekt.”

Iceman. Smeknamnet var Rons påhitt. Epitetet fungerar som ett arbetsnamn, en sköld, en roll. Det lyckas inte på långt när skildra Kimi som person, men däremot beskriver det ganska exakt hurdan han är på jobbet: en kille som dyker upp från ingenstans, kör fort, talar lite, aldrig kommer med bortförklaringar, gör jobbet så bra han kan och åker vidare till nästa tävling. Efter ett tag började det också ingå i rollen att bära solglasögon överallt utom i duschen.

Iceman. Smeknamnet var Rons påhitt. Epitetet fungerar som ett arbetsnamn, en sköld, en roll. Det lyckas inte på långt när skildra Kimi som person.

Proffsboxare och brottare har nästan utan undantag ett alias bakom vilket de kan slå och utgjuta blod utan att solka ner sina civila namn. Kimi har lika mycket nytta av epitetet Iceman i det civila som den finländske boxaren Jukka Järvinen har av namnet Bödeln från Kottby. Järvinens boxarkollega Amin Asikainens smeknamn, Idi, kan inte heller anses vara särskilt lyckat. Det som funkar på en racerbana eller vid en presentation i boxningsringen platsar inte i vardagsrummet eller i kassakön på IKEA. Iceman har fungerat exceptionellt väl på racerbanan och i dess omedelbara närhet, men i den unga familjens vardagsliv faller namnet på sin egen orimlighet.

Under sina fyra år på McLaren lärde Kimi sig allt och lite till. På Sauber hade han talat ett överlevnadsspråk, med andra ord en synnerligen haltande engelska. Nu lärde han sig använda språket på ett betydligt smidigare sätt, även om det fortfarande skedde väldigt selektivt: till teamet sade han bara det nödvändigaste, till pressen i stort sett ingenting. Framför allt kom Kimi in i ett bra team och hittade sitt racing-hem. Kärnan i gänget bestod av fystränaren Mark Arnall och tävlingsingenjören Mark Slade som båda hade hört till stallet redan under Mika Häkkinens tid.

”Jag kom förbaskat bra överens med Slade. Jag bad honom följa med till Ferrari, men det visade sig vara knepigt eftersom han hade familj och det skulle ha inneburit en flytt till Italien. När jag förhandlade med Lotus, efter rallyperioden, sa jag att jag ville välja min egen ingenjör. Det är viktigt med en bra ingenjör, annars går allt åt pipan. Jag visste att Slade i princip var ledig eftersom han jobbade för Mercedes med helt andra saker. Dessutom kände han en del av Lotus personal sedan tidigare. Ur det perspektivet var han också det bästa alternativet. Min nuvarande ingenjör, Dave Greenwood (som när detta skrivs jobbar för Manor och har ersatts av Carlo Santi) och Mark Slade är dom absolut bästa ingenjörer jag haft. Dessutom påminner dom om varann, ja, dom skulle kunna vara bröder.”

Mark Slade visade sig vara en synnerligen noggrann man som det inte lönade sig att tjafsa med i onödan. När han blev arg hade Slade nämligen för vana att kasta sin penna – ruskigt hårt.

”Fast en gång fäste vi den där pennan i änden av ett snöre, och då flög den inte alls särskilt långt.”

På den här tiden fick man ännu testa sina bilar hur mycket som helst, ibland upp till sex dagar i sträck, och även mellan loppen, vilket gjorde teamet väldigt sammansvetsat. Därtill hade man fullt upp med sponsorerna; Mercedes, West, TAG Heuer och Hugo Boss ville alla ha sin beskärda del av förarnas uppmärksamhet.

Det ena året är som bekant inte det andra likt, och det stämde också väl in på tiden på McLaren. I efterhand ter sig den jämna asfalten som en berg-och-dal-bana. Genast under första säsongen strejkade motorerna, eller så var stallet bara allmänt otursförföljt. I VM-loppet i franska Magny-Cours låg Kimi i täten ännu vid ingången till sista varvet, och hade vittring på sin första deltävlingsseger – ända tills en oljefläck från Alan McNish Toyota sabbade allt i sista svängen.

”Jag var tvungen att bromsa, gled ut lite för långt i kurvan och Schumi fick en gratis lucka och smet förbi. Det grämde mig ett bra tag. Där hade jag kunnat ta min första seger.”

Följande år i Malaysia vann Kimi sitt första F1-lopp, men vid säsongslutet var det en klen tröst. Schumacher knep mästerskapet med två poängs marginal. Och återigen: om inte tekniken hade kraschat i den och den deltävlingen, så …

År 2005 hade Räikkönen en utmärkt chans att ta hem VM-titeln, men motorerna hackade, drivaxlarna gick sönder och under Tysklands GP brast ena hjulupphängningen. Man tvingades ofta byta motorer, vilket gjorde att man bestraffades med tio platsers nedflyttningar. Från liknande positioner körde Kimi ofta upp sig till pallplaceringar.

I Japans Grand Prix samma år fick åskådarna ett bevis på vad ordet seghet innebär i praktiken. Kimi startade längst bak i fältet, från sjuttonde rutan. Men han hittade genast en lucka. Och strax därefter en till. Och ännu en. Han körde om bil efter bil tills han vid ingången till sista varvet endast hade Giancarlo Fisichella framför sig.

”Till slut lyckades jag köra om också Fisichella. Det var coolt. Och har stannat kvar i minnet. Liksom, naturligtvis, den där första GP-segern i Malaysia.”

Vilken utdelning gav då de fem åren på McLaren? Vilka lärdomar inhämtade Kimi under den här perioden? Jo, framför allt att stå ut med

smärta och motgångar. Och att utifrån ett halvt eller halvtannat ord klura ut vad ingenjören eller stallchefen egentligen menade. Och vilka förändringar inträffade under de fem åren? Hur såg den människa ut som utexaminerades från den brittiska skolan? Är det bara en slump att just James Hunts namn pryder en av hans hjälmar?

Gula pressen har nagelfarit Kimis fritidsvanor med både en och annan stort uppslagen artikel. Ibland har det funnits fog för detta, ibland inte. Emellanåt har festandet spårat ur så pass att skandalrubrikerna varit motiverade. Andra gånger har tidningarna helt i onödan ruckat på sina första sidor för att ge utrymme åt den tjugoårige mannens karaokeframträdanden. Kanske är det så att Kimi egentligen levt ett alldeles normalt racing-liv – men vid fel tidpunkt? Och förresten: vad är normalt? Ur vems perspektiv?

Att från vår egen horisont blicka in i en annan tidsepok är inte lätt. Eller är det? Faktum är att i Kimis rum ligger den där andra tidsperioden bara en halv meter bort. Närmare bestämt i hyllan där James Hunt-hjälmen han bar under GP-tävlingen i Monaco 2012 står på paradplats. James Hunt var också namnet Kimi använde när han skulle anmäla sig till en snöskotertävling.

Varför James Hunt? Och vad är det som gör just McLaren-stallet så speciellt? Svaret stavas England. Där har den slutna banans magi långa, blöta och blodiga anor. James Hunt var en av sin tids mest ryktbara brittiska förare, en hetsporre känd för sin okonventionella livsstil. Smeknamnet ”Hunt the Shunt” fick han på grund av sina otaliga krockar. Hunt blev världsmästare i Formel 1 år 1976, men det är inte sitt mästerskap han är mest känd för utan för sitt utsvävande leverne som ur dagens perspektiv framstår som hejdlöst. Den dåtida normen är dagens styggelse.

Vad är det då som Kimi beundrar i det förflutna?

”På Hunts tid hyste förarna större aktning för varann. Styrde man in i sidan på en medtävlare riskerade man livet eftersom bensintankarna satt på ömse sidor om ekipaget. I dag är allt så mycket tryggare att man kan göra en massa dumheter. Det kunde man inte då. Att förarna kände så djupt respekt för varann berodde på att livet satt löst. Om nån tränger sig förbi i dag höjer ingen ens på ögonbrynen. På den tiden tillbringade förarna betydligt mer tid ihop, man gick ut tillsammans och så. Den

samhörigheten hade säkert sitt upphov i dödsskräcken man kände”, säger Kimi. Och James Hunt instämmer:

”Lika bra att slå runt rejält i kväll, eftersom det kanske inte blir några fler kvällar.” Så lyder hans sammanfattning i Gerald Donaldsons biografi.

Detta förbund mellan nattsudd och död kan tyckas bisarrt i dag men när det begav sig var det påtaglig verklighet. Mellan åren 1970–1982 dog inalles elva F1-förare. Ytterligare en borde med all sannolikhet ha gått samma väg, men fortfarande slussas samme man under F1-tävlingarna mellan mikrofonerna för att ge sina uttalanden om grenen och dess reglemente. Niki Laudas erfarenhet, i kombination med hans svårt brännskadade hud, håller reportrarna alerta.

År 1976 råkade Lauda ut för en svår olycka på Nürburgring. Han blev illa bränd och var nära döden, men redan en dryg månad senare satt han åter bakom ratten till sin Ferrari. Vid den här tidpunkten tillverkades chassina av aluminium. Kolfiberchassin togs inte i bruk förrän på 1980-talet.

Överlag var Formel 1 på 1970- och 80-talet en helt annan värld än i dag. Förarna rökte och blev inbrända i sina fordon. De levde som om det inte fanns någon morgondag – och ibland fanns det inte det heller. Man hinkade i sig öl och bolmade kartongvis med cigaretter.

Kimi saknar varken otryggheten eller ölen, men däremot längtar han efter en mer avspänd och sorglös atmosfär där folk inte är så uppblåsta. En liten gnutta av den stämningen hittade han kanske i McLarens depå.

”Jag tänker under inga omständigheter använda kavaj. Ungdomarna vill väl inte att alla ska se ut som Jackie Stewart heller! Jag vägrar dra på mig några clownkostymer – livet är för kort för att man ska låta sig förödmjukas inför all världens krav.” Orden tillskrivs James Hunt, men de kunde lika väl ha yttrats av Kimi Räikkönen.

Hunt var kedjerökaren som bolmade fyrtio cigaretter om dagen som värst. Kimi däremot röker bara sporadiskt.

”I junioråldern rökte jag visserligen i några år, men under karriären har jag aldrig gjort det regelbundet. På fyllan har jag förstås bolmat en del – och full har jag ju varit rätt ofta. Under Lotustiden blaffade jag på ibland, både i depåutrymmena och när jag var ute på öl tillsammans med

stallchefen. Men eftersom jag lider av astma har jag egentligen inte rökt sen dess. Ibland har det hänt att jag kört med lite North State också, fast då hostar man nog på morgonen. Alla vet också att jag snusar då och då, men ingen har nånsin kommenterat saken.”

I engelska racingkretsar har drickandet långa anor och traditionerna upprätthölls flitigt även bland gänget på McLaren. Kimi värdesatte sedvänjan och fick kamratstöd för sin hobby av den närmaste kretsen. Och mekanikerna och depåpersonalen var förstås tagna av att en förare ville dricka tillsammans med dem.

”Med tanke på att jag är racerförare har jag druckit galet mycket i mina dar. Ja, för oss alla och flera gånger om. I dag är jag inte längre i den situationen att jag skulle längta efter att få dricka efter säsongen. Jag sitter typ inte och väntar på att karriären ska vara över så att jag ska få börja kröka. Jag har druckit min andel.”

James Hunts uppfattning av en mysig kväll såg ut ungefär så här: sitta hemma och snacka skit med kompisarna framför teven med lite hämtmat, några öl och kanske en och annan joint. Kimis uppfattning av en myskväll skiljer sig i dagsläget rätt mycket från ovanstående dukning, men så mycket står klart att inte heller Kimi beställde bord till Michelinkrogar under de där åren när han levde rövare.

James Hunt bevittnade sin nära medtävlares, Ronnie Petersons dödskamp på en meters håll 1978. Hunt var den förste som rusade fram till den brinnande bilen och försökte hjälpa till. Den erfarenheten, i kombination med den tidens alla ödesdigra krascher, gjorde att Hunt blev allt räddare.

”Tanken på döden skrämmer mig så in i helvete. Ibland tänker jag på hur det är att vara död och om det finns ett liv efter detta. Tids nog vill jag lägga av. Och jag vill göra det frivilligt. Därför måste jag hålla mig vid liv. I motorsport betyder detta att jag efter bästa förmåga bör undvika att ta risker. Tävlandet håller mig vid liv. Men samtidigt gör det mig också helvetes rädd.”

Kimi har bara en ritual före loppet: ”Jag kliver alltid in i bilen från höger sida.”

Kimi är inte rädd eftersom bilarnas blivit så mycket tryggare sedan dess. Däremot har han alltid tyckt genuint illa om den övriga verksamhet som

omger Formel 1-cirkusen. På den punkten liknar han Hunt, som också avskydde stora partyn med främmande människor där han stod i centrum för uppmärksamheten. En annan sak som förenar dem är den enormt starka tävlingsinstinkten. ”När jag inte världstoppen i Formel 1 får det bli i någon annan bransch”, konstaterade den unge Hunt.

Enligt Kimi är det tryggaste att köra snabbt. Hunt var av samma åsikt. ”Ju fortare jag kör, desto bättre koncentrerar jag mig på mitt jobb och desto färre misstag gör jag.”

Ändå brukade Hunt vara skakis inför varje lopp. Han vandrade fram och tillbaka i depån och kedjerökte, drog på sig hjälmen, tog av sig den igen – och kräktes. Kimi har bara en ritual före loppet: ”Jag kliver alltid in i bilen från höger sida.”

I biografin över James Hunt framgår det att föraren gillade fåglar och djur. Mest av allt älskade han sin hund, Oscar, som han ägnade sig åt helt och hållet. Den här känsliga sidan av Hunt nådde aldrig ut i offentligheten. Kimi älskar barn. Den sidan hos honom har däremot nått ut i offentligheten.

Den 8 juli 1979 meddelade James Hunt att han skulle dra sig tillbaka från racerbanorna. I tolv år hade tävlandet styrt hans liv. Kimi har kört i snart arton år. Något slut är inte i sikte.

Hunt var djupt deprimerad. Till slut fann han en inre frid, slutade röka och gav sånär upp spriten. Han träffade Helen Dixon och friade till henne i telefon. År 1993, två dagar efter det lyckade frieriet, dog Hunt i en massiv hjärtattack, endast fyrtiotvå år gammal. Kimi förälskade sig i Minttu Virtanen 2013 och lade av med periodsupandet. I dag är Kimi en trettioåttaårig tvåbarnspappa. Efter karriären tänker han skaffa hund.

Världsmästaren 2007.

FOTO © SUTTON IMAGES

En poäng

EN POÄNG

Inbakad i segern finns alltid någon annans förlust, likt den hårda kärnan i en avokado. Kimi Räikkönen skulle aldrig ha tagit hem VM-titeln om inte Lewis Hamilton misslyckats i två deltävlingar i följd. Detta faktum fråntar inte mästerskapet dess värde. Kimi samlade på sig den extra poäng som krävdes och förtjänade titeln. Segerns sötma smakade extra gott då mästerskapet kom direkt under hans första år på Ferrari. Under säsongerna på McLaren 2002–2006 hade han varit nära titeln vid två tillfällen.

Fast egentligen blev Kimi världsmästare mot alla odds. Han vann bara sex av sjutton deltävlingar, och i ett skede av säsongen låg han hela tjugosex poäng efter ledande Hamilton. Inför sista deltävlingen hade tre förare chans till VM-bucklan: Lewis Hamilton som låg på 107 poäng, Fernando Alonso som hade 103 och Kimi med sina 100 poäng.

På Interlagos den 21 oktober 2007, klockan 21 finsk tid, är allt ännu öppet.

Kimis röda bil startar från tredje rutan. Kimi kör lugnt och säkert, Hamilton uselt. Kimi måste vinna, Hamilton får högst gå i mål som sjua. Den enas motgång är förutsättningen för den andras framgång.

På Porkala udd i Kyrkslätt är porten däremot stängd. I huset finns förutom Paula och Matti bara deras goda vänner, Ani och Kari. Paula har vägrat låta pressen närvara. Journalisterna hade tiggt om att få följa med det avgörande loppet tillsammans med Kimis föräldrar, men Paula var orubblig, till skillnad från Masa som inte hade haft något emot publiciteten. Paula lovade att journalisterna fick titta in om Kimi vann VM-titeln.

Paula är alltid nervös när Kimi kör, så även denna gång. Kari och Masa går en trappa upp och bänkar sig framför teven. Damerna dröjer kvar på nedre våningen. Lamporna släcks.

Kimis röda bil startar från tredje rutan. Kimi kör lugnt och säkert, Hamilton uselt. Kimi måste vinna, Hamilton får högst gå i mål som sjua.

Den enas motgång är förutsättningen för den andras framgång.

I vanliga fall brukar Paula Räikkönen smutta på en konjak under loppet, men den här gången har hon glömt att köpa den lugnande drycken. Framför Ani och Paula står bara en rad tomma vichyflaskor – och champagneglasen; det enkla bubblet ska avnjutas på högtidligt vis. Masa och Kari skulle säkert ha något att dricka, men inte har man ro att kila dit upp just nu. Faktum är att det inte går att röra sig ur fläcken. Kimi leder.

Under de fem sista varven står Paula i ett hörn av rummet med en kräkhink i famnen. Elegant och säkert avverkar sonen de resterande varven. Han passerar mållinjen som segrare – men ännu inte som världsmästare. Först gäller det att via teamradion få bekräftelse på Hamiltons placering. Ett halvt varv efter målgång får Kimi veta att Hamilton blivit varvad. Finländaren är världsmästare med en poängs marginal.

Masa tar fram saxen och klipper av sig håret. Han firar sonens VM-titel med renrakat huvud. Paula torkar sig i ögon-vrån och går för att leta efter sakligare kläder i stället för de ruffiga plagg hon brukar bära ute på stugan. Ani sätter på kaffe. Paulas svåger, Jussi Rapala, ringer och meddelar att han står vid porten. Ögonblicket senare är han redan inne på gården, omgiven av en massa journalister som slunkit in i samma veva. Strax smäller redan korkarna.

Kimi sprutar champagne och tillägnar mästerskapet Ferrari och sin familj. Äntligen har han vunnit den titel han hade kunnat ta hem i två repriser redan på McLaren, om bara motorerna stått pall. Nu är det slutspekulerat, och Kimi väntar otåligt på att få dra iväg och fira med teamet, det egna gänget, i skydd för utomstående blickar. Pojken från den sammansvetsade familjen har bråttom till sin röda familj.

Paula och Masa försöker ringa Kimi. Till slut får de honom på tråden. Föräldrarna gråter och skriker i telefonen. De saknar ord, kan inte hålla sig i skinnet. I segern de har vunnit finns ingen inbakad förlust, bara en enorm mängd delade erfarenheter: gråt, skratt, trasiga drivaxlar, lukten av kedjeolja, tusentals tillryggalagda kilometer i en sliten skåpbil, diffusa löften från tvivelaktiga sponsorer, handtryckningar från pålitligt folk, rädsla, nervositet samt en sparsamhet driven till sin spets. Det har hänt så mycket på vägen att orden inte räcker till.

Kimi befinner sig på hotellet tillsammans med resten av teamet. Festen har tillfälligt skjutits upp; man inväntar det solklara beslutet angående en patetisk protest som inlämnats angående bensinvärdena i Nico Rosbergs, Nick Heidfeld och Robert Kubicas bilar. Protesten går inte igenom. Nu är Kimi bombsäkert världsmästare. Flaskor korkas upp. Drycker rinner ner i strupar. Draget är grymt ända fram till morgonkvisten.

Hemma i Finland vaknar Paula och Masa upp till en stor morgon för ett litet land. Pressen vill veta allt – och får också en hel del. Föräldrarna ger uttalanden, upprepar hur det känns, trevar efter orden.

För Kimis del återstår ännu en arbetsdag. Han flyger till italienska Mugello, platsen där allt tog sin början 12.9.2000. Då skulle han testa Saubers bil. Nu är hela världspressen samlad. Cirkeln är sluten.

Nattklubben Bläk i Helsingfors slår upp sina dörrar. Familj och vänner är redan på plats, alla väntar på Kimi. Till slut dyker han upp. Natt blir morgon utan att det märks.

Beslutsfattarna i Esbo ställs inför ett knivigt problem. Hur ska staden hedra Björnkärrs store son? Längdåkare och spjutkastare brukar begåvas med strandtomter eller monteringsfärdiga hus, men hur sjutton ska man hedra en racerförare som redan är abnormt rik?

Det visar sig att staden planlagt ett område för en ny motocrossbana, men processen är fortfarande i sin linda. Tanken är att banan ska förläggas nära Käringsmossens avfallshanteringscentral. Vips märker beslutsfattarna att det löper en väg därbakom. Någon får en snilleblixt: vad sägs om att döpa vägen till Kimi Räikkönens väg? Det borde väl vara ett fint sätt att hylla en färsk världsmästare, eller hur? Planen läggs fram för Räikkönen som blir måttligt entusiastisk. Av någon anledning tänder han inte på idén att få en väg uppkallad efter sig som inte leder någon vart och längs vilken man bara kan skymta flygande måsar på väg till soptippen. Ärendet begravs, liksom hela banprojektet. Vägens officiella namn i dag är Vinkelkärrsvägen.

FOTO: ILARI SUHONEN

Rallygubben

RALLYGUBBEN

När Ferrari i slutet av september 2009 meddelade att man tänkte säga upp kontraktet med Kimi Räikkönen, ett år innan avtalsperioden skulle gå ut, visste ingen vad det innebar. Skulle Kimi lägga av med racingen, gå över till ett annat stall eller göra något helt annat? En sak som stod klar med en gång var att Kimi tröttnat på Formel 1-cirkusens biprodukter: skitsnacket och politiken.

Att Kimi till slut övergick till rally överraskade bara dem som inte kände honom. Redan tidigare hade han känt en dragning till rally, en värld som helt saknar den glamour som omger Formel 1. Han hade beundrat våghalsarna som fräste fram längs grusvägarna i skogen.

”Kimi är en äkta rallygubbe”, summerar Kimis högra hand, Sami Visa, som själv följt med grenen i hela sitt liv och personligen känner många av de finländska förarna.

Termen ”rallygubbe” har finska anor och syftar på följande: landets främsta rallyförare har nästan utan undantag varit vildhjärnor med rötterna långt ute på vischan. Kort sagt: hederliga män av folket. Förarna har varit lätta att närma sig och saknat divalater, de har varit som vilka grannpojkar som helst. Låter det bekant? Till sitt yttre och sin output är Kimi mera rallygubbe än kaxig depåsnubbe.

Simo Lampinen, Timo Mäkinen, Hannu Mikkola, Timo Salonen, Henri Toivonen, Markku Alén, Juha Kankkunen, Tommi Mäkinen, Marcus Grönholm … Listan över finländska rallyförare är lång. Många av de unga män som tjusades av farten och sökte sig ut i världen, trampade första gången gasen i botten utanför någon bondgård eller på en enslig grusväg.

Sami Visa var personligen bekant med Henri Toivonen (1956–1986) som förolyckades under ett Korsikarally. Det som förenar alla dessa förare är, menar Visa, den nästan ofattbara segerviljan. ”Därför kan förarna under tävlingshelger te sig som riktiga skitstövlar. Under några dygn är dom inget kul sällskap, utan går helt in i sina egna världar.”

Att övergå till rally var således inget hugskott från Kimis sida, utan snarare en följdriktig utveckling eftersom han alltid följt med sporten. Ja, han hade i tiden rentav inhandlat en egen rallybil – en Fiat Abarth Grande Punto S2000, som servades och hölls i tävlingsskick av Tommi Mäkinen Racing. Den bilen rattade Kimi också i 2009 års Arctic Lapland-rally, som var hans första tävling.

”År 2005 var jag och kollade in Jyväskylärallyt. Vi badade bastu med Tommi och Kaitsu Lindström. Redan då sa jag till Kaitsu att om jag en dag börjar köra rally så vill jag ha honom som co-driver. Kaitsu och Tommi har hjälpt mig enormt mycket.”

Tommi Mäkinen har en lång erfarenhet som förare, och fungerar i dag som stallchef för Toyota Gazoo Racing. Mäkinen känner med andra ord igen en rallyförare när han ser en.

”Man märkte genast att Kimi hade kört mycket. Hans sätt att hantera fordonet var på hög nivå och han blev genast du med ekipaget. Att byta från Formel 1 till rally är inte lätt. Jag har själv provkört en formelbil och kan intyga att det handlar om väldigt olika fordon”, berättar Mäkinen.

Kimis äldre bror, Rami, själv rutinerad rallyförare, blev inte ett dugg förvånad över Kimis val. Av en rallyförare krävs framför allt att man har bra blick för vägen, påpekar Rami. Innan man har förutsättningar att utmana toppförarna borde man helst köra några besiktningsturer i tävlingsfart för att bekanta sig med rutten.

Bakom ratten satt en avspänd förare, depån låg i utkanten av en skog och personalen var snöig och dröp av svett eller olja.

”Jag visste att Kimi skulle klara av att köra publiksträckorna väldigt fort, eftersom man hela tiden har koll på vägen och slipper köra i blindo”, berättar Rami som själv tagit silver i finska juniormästerskapet.

I rally-VM körde Kimi för Citroëns B-team, med en Citroën C4 WRC och Kaj Lindström som kartläsare. Resultaten varierade men Kimi hade kul. Bakom ratten satt en avspänd förare, depån låg i utkanten av en skog och personalen var snöig och dröp av svett eller olja. Det var långt ifrån lyxigt, men stämningen var på topp. Dessutom var mediebevakningen blygsam, endast en handfull journalister bevakade evenemangen. Man tävlade mot skogen och klockan, och på ömse sidor svischade åkrarna

och träden förbi. Och klockan, ja, den är obarmhärtig: den hyser inga åsikter utan säger sanningen. Det tuffa, råa och karga tilltalade Kimi och han har fortfarande varma minnen av det hela, trots kylan och de jobbiga omständigheterna.

”När mina managers, Steve och David, dök upp fattade dom ingenting: ”Vad fan är det här? Tjugo minusgrader och inte ett varmt krypin i sikte.” Dom var vana vid helt andra förhållanden. I rally är det bara: ”Gå och ställ dig därborta på snövallen, snart susar bilarna förbi.”

Kimis insats i Arctic Lapland Rally säger något om hans fartbegåvning. Trots att han snurrade ut på den andra specialsträckan, visade det sig i mål att han i snitt bara tappat en sekund mot segraren Dani Sordo per körd kilometer. Vi tar det igen: en sekund på en kilometer. Och då handlade det om hans första rallytävling.

I säsongens tredje lopp, i Jordanien, körde Kimi in som åtta, och i Turkiet knep han en femteplacering. Under säsongen samlade han inalles tjugofem poäng och blev vald till årets nykomling. Fast poängen spelade mindre roll – huvudsaken var att man fick vara en rallygubbe bland rallygubbar. Stjärnor fanns det bara på himlen.

”Mekanikerna är verkligen en sort för sig, dom bökar i snön och fixar allt. Du kan ha voltat med kärran och linkat till tältet, ni har typ en timme på er, dom tar fram vinkelslipen och plockar bort varenda jävla plåtbit och sätter ihop bilen på nytt, och så bär det av igen. Man kan braka rejält in i skogen och ändå lyckas dom snygga till skrothögen så att den blir som ny. Det hände ofta att jag tänkte: ”Fuck, den här bilen kan jag bara glömma”, men då gick dom lös på den med nån sorts slägga och timmen senare fick man höra att ”jaha, nu är det bara att lägga mer ved på brasan och ge sig ut på vägarna igen”.

Under hela sin dittillsvarande karriär hade Kimi suttit ensam i ett trångt utrymme och kört på sluten bana. Nu satt han tillsammans med en kartläsare, med öppet landskap framför sig och rattade bilen enligt noter som co-drivern ropade i hans öra. Hjälpföraren berättade vad som väntade, de egna ögonen såg inte ända dit. Ett smidigt samarbete var enda garantin för att man skulle lyckas hålla bilen på vägen och farten tillräckligt hög.

”Jag var inte van vid att lyssna till nån. Samtidigt är det just tilliten man känner till kartläsaren som är den största skillnaden mellan rally och Formel 1. Andra året gick det lättare eftersom jag redan kunde tävlingssträckorna.”

Sin andra rallysäsong finansierade Kimi själv. Han grundade stallet Ice One Racing och hyrde en Citroën-bil för dess räkning. Men säsongen blev splittrad och Kimi deltog inte i alla deltävlingar. Till slut uteslöts stallet ur märkes-VM.

Ändå har han bara positiva minnen från äventyret, samtidigt som respekten för grenen blev ännu större.

”Man lärde sig verkligen att uppskatta kartläsarens jobb. Deras arbetsmängd är helt sanslös. Dom ska inte bara skriva noterna, hålla koll på transportsträckor och tidtabeller – dom ska dessutom renskriva alla lappar också.”

Vid sidan av rally hann Kimi också testa den amerikanska Nascar-serien, som är något utöver det vanliga. I Nascar kör man i ett helvetiskt tempo, fastklistrade i varandra, på en oval bana; åskådarna kan hela tiden se varje bil, däcken byts med domkraft och bilarna tankas för hand, publiken kan höra snacket mellan föraren och teamet under hela loppet, i bästa fall är det 160 000 åskådare på läktarna och varje tävling har en tv-publik på tio miljoner. Näst efter amerikansk fotboll är Nascar den populäraste sporten i USA.

Avspändhet. Anspråkslöshet. Spontanitet. Nascar har många likheter med rally, fast med den unika amerikanska stilen som extra krydda, förstås.

”Det var väldigt avslappnat. Och bilarna var vrålläckra. När jag började i Formel 1 var stämningen mer lättsam. I dag har alla grenar blivit så seriösa, lekfullheten är borta. Mer pengar, mindre lek. I början var även snowboard en avspänd och kul gren, men i dag har också den blivit blodigt allvar.

Kimi körde två lopp i Nascar-serien för stallet Kyle Busch Motorsports – ett lopp i Trucks-serien, det andra i Nationwide. I Trucks kom han på femtonde plats, i Nationwide körde han in som tjugosjunde.

I Kimis fall är placeringarna ovidkommande, det viktiga var att få distans till formelvärlden och dess tajta tidsscheman. Det är talande att Kimi under den här perioden inte följde med sin huvudgren överhuvudtaget. Det enda han följde var sin instinkt – och den ledde honom inte bara djupare in i nattsuddets värld, utan också allt längre bort från ett hem där han inte längre kände sig hemma.

Red Bull Show Run, Helsingfors, juli 2011. FOTO: ILARI SUHONEN

Juha Hanski, Kimi, Teemu ”Fore” Nevalainen och Ilari Suhonen. NASCAR Hall of Fame, Charlotte, North Carolina, maj 2011. FOTO: ILARI SUHONEN

Masa

MASA

Porkala udd. 21 december 2010. Matti och Paula Räikkönens sommarstuga. Kväll.

Masa tar sig en sup. Han är inte på gott humör. Paula har nyss berättat att Kimi och Jenni bett dem komma över. Men Masa har ingen lust. Paula säger att hon går själv. Kimis stuga ligger bara några hundra meter bort. Paula hade gärna sett att maken följt med, det är trots allt inte varje dag sonen är i Finland och dessutom har tid att umgås. Framme hos Kimi slår hon ännu en signal till Masa, men han är fortfarande vresig och vägrar göra dem sällskap.

Masa är skitförbannad. Ja, nu är det här bara en gissning, eftersom det inte längre går att fråga honom om saken. Men låt oss skriva så här: det är rimligt att anta att Masa är skitförbannad därför att han grälat med sin son. Kimi har nämligen sagt till honom att han dricker för mycket. Nyheten om att fadern skjutit lerduvor på fyllan tillsammans med en kompis blev droppen. Kimi hade blivit så upprörd att han låtit beslagta alla vapen. Nu är Masa både skamsen och förbannad, gissningsvis i den ordningen. Och huvudet är sig inte heller likt. Det har börjat alstra ångest. Huvudet skapar negativa känslor, trista sinnesstämningar. För några år sedan gjorde Masa sig illa i huvudet när han välte med en fyrhjuling. Olyckan har efterlämnat en neurologisk åkomma; mörka krafter gnager i den soliga mannens sinne. Efter händelsen har han inte längre klarat av att göra vissa saker som han tidigare varit så skicklig på. Inte ens grävmaskinen lyder hans händer som förr. Masa fyller på glaset och stirrar ut.

Paula har det trevligt hos Kimi och Jenni, trots att Masa hela tiden är i hennes tankar. Kär make, plötsligt som förbytt. Sent på kvällen återvänder hon till stugan. Masa ligger på träsoffan och halvsover. Paula säger att han ska komma upp och lägga sig. Han vägrar. Tja, det är säkert tillräckligt varmt där på soffan också, tänker hon och går själv en trappa upp. Innan hon kryper i säng tittar hon ännu en stund på tv.

När hon vaknar på morgonen upptäcker hon att Masa fallit i golvet och skadat bakhuvudet. Paula försöker väcka honom, utan resultat. Panikslagen rusar hon bort till Kimis stuga och ber sonen och Jenni om hjälp. De springer tillbaka och hittar Matti fortfarande liggande på golvet. Huvudskadan ser allvarlig ut. De ringer efter ambulanshelikopter, men Masa får inte komma ombord eftersom han är i för dåligt skick. Kimi håller sin pappa under armarna, Masa kräks. Till slut kommer ambulansen och kör i väg med honom. Ambulansens baklyktor. Julens ljus.

Masa förs till Tölö sjukhus. Där säger man att det inte är så mycket de kan göra, hjärnblödningen är för grav. Nästa dag meddelar sjukhuset att Masa ska kopplas bort från maskinerna eftersom han är bortom räddning. Paula och Kimi åker till sjukhuset, även Rami dyker upp. Familjen tillbringar en sista stund vid Masas sida.

Onsdagen den 22 december 2010 avlider Matti Paavo Ilmari Räikkönen.

Baar, Schweiz. Kimis rum, november 2017. En tyst stund. Jag närmar mig ämnet försiktigt. Kimi Räikkönen har ännu inte levt ett långt liv, men nog ett snabbt sådant. Han har varit mera på resande fot än hemma. Vägen, flygplanet, hotellet, racerbanan. Bilar framför honom, bilar på sidorna, bilar bakom. När man är i rörelse hinner man inte tänka så mycket, och när farten till slut stannar upp hinner sinnet inte alltid med.

När en förälder dör får barnet syn på bortre väggen, och även om den vore av betong så ser man igenom den och inser: jag står näst i tur. Kimi var trettioett när han miste sin pappa. Vid sin död var Matti Räikkönen en femtiosexårig medelålders man. I den åldern borde man inte ännu kila vidare. Vanligtvis försvinner folk senare än så.

Kimi tar en klunk vatten, sneglar på mig och på diktafonen som ligger mellan oss. Det är nästan så att man kan läsa frågan i hans blick: ryms Masa verkligen i en så där liten manick?

”I början låg jag bara hemma och grät. Sen reste vi till Tahkovuori över nyår. Först ville jag inte åka bort överhuvudtaget, jag hade ingen lust att träffa nån. Men vi åkte iväg i alla fall, vilket var ett bra beslut. Vid den tidpunkten visste jag inte alls vad jag skulle göra, om jag skulle köra rally eller göra nåt annat. Och det var just i den skarven allt det här hände. Till slut kom jag fram till att jag ändå ville satsa på rally. Det är ett av de bästa besluten jag tagit i mitt liv. Om jag hade dröjt kvar i den där

sinnesstämningen är risken stor att allt hade gått käpprätt åt helvete. Nu hade jag åtminstone något att göra, och satt inte bara och grubblade.”

Paus. Kimi samlar ihop sina tankar och minnen från den där ena specifika dagen. Jag vet av egen erfarenhet hur svårt det kan vara. Hågkomsterna virvlar omkring som löv och skräp i vinden. Vad kände jag då, vad känner jag i dag? Minns jag rätt eller vill jag minnas fel, alltså försköna? Och vem tjänar det ifall jag mildrar mina hågkomster? Ingen – alltså låter jag bli. Kimi berättar uppriktigt, lyfter upp minnet som en kall fisk ur katsan.

”Man borde naturligtvis alltid hinna reda ut ett gräl innan någon dör. Men så gick det inte den här gången. Precis som det gör i många filmer. Grälet vi hade gjorde förstås alltihop extra jobbigt. Främst var jag sur på farsan för att han krökade. För att han inte kunde lägga av. Och så blev vi osams när jag fick veta att han skjutit lerduvor i berusat skick med en av sina kompisar. Då rann sinnet på mig. Jag åkte över och plockade på mig alla vapen, vilket förstås gjorde honom störtförbannad. Fast senare kunde han nog skämta om det i telefon. ”Du och dina jävla vapengömmor”, kunde han säga. Och så tillade han att han älskade mig.”

Paus. En klunk vatten. Sedan fortsätter Kimi berätta, den här gången med lugnare röst. En klar vändpunkt var olyckan med fyrhjulingen, efter vilken Masa aldrig blev sig lik. Kimi fick samtalet från sin mamma under ett testtillfälle: Masa ligger i koma. Sonen bokade omedelbart om flygdestinationen från Schweiz till Finland och ringde Toni Vilander och frågade om kompisen kunde följa med honom till sjukhuset. Toni blev inte insläppt förrän Kimi presenterat honom som sin bror.

”Farsan var nog inte helt hundra efter den där olyckan. Den lämnade tydliga spår. Fast han slutade faktiskt röka och lämnade spriten efter händelsen. Höll upp i ett år eller så. Sen återgick han till cigaretterna. Och senare tog han sig nog också en och annan öl.”

Kimi suckar och byter ställning. Men ingenting känns bekvämt just nu.

”Visst blir det lättare med tiden, men sorgen försvinner ju ingenstans. Förlusten har säkert spelat in när det ibland har känts som att man inte orkar bry sig ett skit, ja, inte ens festandet kändes lika kul som förr. Rallykörandet blev för mig ett sätt att hantera mitt illamående, utan det hade jag antagligen supit ner mig ordentligt.”

Paus. En stor klunk vatten.

”Men jävligt skumt var det nog att Masa inte längre fanns. Man skulle ju gärna ha hunnit förbereda sig lite på det – nu var det ju så att jag typ vaknade upp en dag och undrade vad fan som hade hänt. Plus det där grälet, förstås. Det grämde mig rätt länge. Och kommer säkert att göra det så länge jag lever.”

Kimis blick får något glasartat över sig och glider över till hjälmarna på hyllan. Det finns inget skydd mot minnena.

Esbo, Björnkärr. Maskinhallen. Februari 2018. På övervåningen i hallen som Kimi låtit uppföra finns en bastu, ett sällskapsrum och en liten bar. Paula Räikkönen sitter i fåtöljen, jag i soffan.

Paula påpekar att familjen aldrig talat om det här med någon utomstående förut. En stund känns det som att vi inte kommer att göra det nu heller. Jag poängterar att vi inte måste ta upp saken, men att det vore bra om vi gjorde det. Kimis berättelse är trots allt familjens berättelse och utan Matti saknar storyn en av sina linluggar. Paula är tyst. Sedan vänder hon lite på huvudet och drar sig till minnes hur det var i december 2010. Det är långt dit, men känslomässigt är hon tillbaka där på nolltid.

”Trots att jag redan i ett par års tid varit förberedd på att nånting liknande skulle kunna hända, så var det ändå … Ja, Kimi och Rami fattade ju inte riktigt hur illa ställt det hade varit redan en längre tid. Vi bodde ju i Porkala i sex år. Kimi köpte stugan åt oss 2004. Vi vigdes 1976, så vi hann vara gifta i trettiofyra år.”

Vi går ut på gården och röker. Paula föser undan nysnön med foten, blickar bort mot det gröna huset och berättar att pojkarna gillade att bo på trettiotre kvadrat innan familjen flyttade in i huset som Masas pappa byggt på granntomten.

”Vi levde ett rikt men ekonomiskt fattigt liv. Jag har haft det bra. Masa och jag hade det okomplicerat och fint tillsammans, men de två sista åren var jättejobbiga.”

Vi går tillbaka upp på övervåningen. I själva hallen hänger en av McLarens formelbilar från taket. Inredningen i sällskapsrummet utgör ett tvärsnitt av Kimis karriär. Här finns hjälmar, foton, racingoveraller och

priser. Vi sitter omgivna av förverkligade drömmar. Och nu är en av de personer som möjliggjorde dem borta. Masa kunde ibland ha tre olika jobb för att dra in tillräckligt med pengar så att sönerna kunde fortsätta köra. Och när Kimi sedan lyckades över förväntan, kunde fadern inte dölja sin förtjusning.

”Masa påpekade alltid att man gärna fick säga till om han blev för mallig. Vilket han blev i något skede. Plötsligt skulle han ha massor av allt, både av det ena och det andra. Så hade han en massa fritid, fast han alltid jobbade väldigt mycket. Sen fick han ju bukspottkörtelinflammation och diabetes. Han var länge utan att dricka. År 2007 var Masa i bra form och sockersjukan var under kontroll. Själv tyckte jag om att ibland dricka vitvin under helgerna, och i något skede märkte jag att han också hade börjat tulla på flaskan. Sen råkade han ju ut för den där fyrhjulingsolyckan 2008. I ett halvår skjutsade jag Masa till neuropsykologisk rehabilitering på Orton, men han lyckades ju linda den där experten om sitt finger. Ett lite stramare grepp hade inte skadat. Efter det förändrades Masa till det inre; det var som om han hade förlorat en bit av sitt känslocentrum. Han blev inte bara vresig, utan också ful i mun mot mig. Plus att han började ty sig till vodkan, som gav honom en viss lindring. Masa skötte ju om alla våra olika fastigheter, efter sin långa tjänstledighet tog han inte längre anställning hos någon annan. När Rami tog över Masas jobb efter hans död, sa han att han äntligen fattade varför hans pappa alltid varit så jäktad – det var jämt nånting som skulle fixas eller renoveras.”

En lång tystnad. Paula vänder bort huvudet. Prispokalerna i glasvitrinen glänser i kapp med ögonen. Vill du älska i nöd och lust, heter det i vigselformuläret, och den meningen har Paula verkligen genomlevt. I motlut, nerförsbackar, kurvor och på den långa rakan som slutar i horisonten.

Baar, Schweiz. Kimis rum, november 2017. Sorgen har ingen landningstid. Den aviserar inte heller sin ankomst, utan dyker upp när den har lust. I Kimis fall landade inte sorgen på en lång tid utan svävade hemlös omkring ovanför Zürich. Men förr eller senare dyker sorgen ner, gör en nödlandning i vårt medvetande. Det kan ske när som helst, var som helst. Här och nu.

”Visst tänker jag ofta på vad Masa skulle säga om det ena eller det andra. Men den där döden … det är nog inget jag nånsin bearbetat på något som

helst sätt.”

Jag knäpper av diktafonen.

Pengar och förtroende

PENGAR OCH FÖRTROENDE

När Kimi var pank talade han om pengar; när han blev rik berörde han inte ämnet med ett ord. Har man tillräckligt med pengar är det ingen vits att diskutera summor. I Kimis yrke är lönerna inte offentliga och därför spekuleras det ständigt om dem i offentligheten. Det må räcka med att konstatera att toppförarnas löner är orimliga.

Den som en gång varit medellös vet att värdesätta pengar mer än någon som varit välbärgad från början. I det avseendet är Kimi rätt person att i uppskattande ordalag tala om de möjligheter pengarna för med sig. Förutom bostäder har Kimi också köpt tid, för i hans yrke är tid en lyxvara.

”Jag har spenderat väldigt mycket pengar på chartrade plan för att hinna vara mera hemma med familjen. Jag kan flyga ner till Italien på morgonen och komma hem samma kväll. Med vanliga ruttflyg skulle det inte funka, det skulle ta mig två dar. Jag värdesätter egentiden otroligt högt. Och med ett hyrplan kan jag ta mig betydligt snabbare hem från tävlingarna.”

Mest har Kimi satsat på bostäder. Eftersom han själv kommer från anspråkslösa förhållanden är det knappast förvånande att han uppskattar sina hem i Schweiz respektive Finland.

”Jag började inte med racing för pengarnas skull, men det är klart att det är skönt att slippa bekymra sig. Samtidigt har jag också kunnat hjälpa farsan och morsan – med att fixa den där inomhustoan som i något skede fick offras för kartingen, till exempel. Jag har plöjt ner rätt mycket pengar i lägenheter, för jag har alltid tyckt att man ska satsa på att bo bra. I dag står bostäderna och väntar på oss när karriären väl är över. Själv har jag ju aldrig haft tillgång till sånt som jag i dag kan erbjuda mina egna barn.”

Paus.

För den välbärgade är det inte lätt att tala om sin förmögenhet. Stora inkomster, lite snack. Stora gester, lite pengar. Tystnaden bottnar i Kimis

erfarenheter från senare år som kan sammanfattas i ett enda ord: förtroende.

I sluttningen utanför fönstren till Kimis rum höjer sig ett vackert sädesfält. Vi hör traktorljud på avstånd, och strax ser vi ekipaget närma sig från vänster. Det stannar cirka hundra meter bort. En jordbrukare klättrar ner och inspekterar en bred slang på baksidan av traktorn. Sedan kliver han tillbaka upp i hytten och rullar vidare. En gyttjig bajssörja börjar spruta ut i en vid båge från slangen. Stanken tränger in i hela lägenheten via en öppen köksdörr och får en nästan att smälla av. Det trösterika är att skiten flyger av en orsak, att det hela har ett syfte: att gödsla jorden. När någon sviker ens förtroende flyger det förvisso också skit, men den varken luktar eller får en att tuppa av. Den krossar ens hjärta.

Pengar rör sig aldrig på egen hand, de får alltid ett följe; folk som klistrar sig fast vid sedlar som inte tillhör dem, men som de känner vittringen av. Små penningsummor ger upphov till lika stora konflikter som stora. Grälen om småsummorna är ofta högljudda, om de stora pengarna tiger man och talar endast i förtroende – när förtroendet väl är förbrukat.

Kimi Räikkönen är en människa som står för sitt ord. Han är lojal. Och just därför smärtar det att bevittna när någon sviker hans förtroende. Det vet Sami Visa, Kimis högra hand, som sett det hända på nära håll. Enligt honom blev den snälle och godtrogne mannen grundlurad.

Vägen från godhjärtenhet till godtrogenhet är kort, lika kort som pekfingrets väg till lösenordet på internetbanken. En snäll person misstror inte sin betrodda, utan den förbipasserande främlingen. För Kimi är det jobbigt att tala om det här, men han förlitar sig på karmalagen. Inom teosofin är karma summan av en människas alla handlingar och val under livet.

”Jag har tänkt så här: karman kommer att greja det här med. I något skede kommer det hela i dagen och reds ut.”

Tyvärr följer tingsrätten inte karmalagen. När jag efterlyser fler detaljer i fallet, svarar Kimi med spänd röst. Den österrikiske ingenjören och filosofen Ludwig Wittgenstein menade att man måste tiga om sådant man inte kan tala om. Det är uppenbart att Wittgenstein inte levde i internets

och de sociala mediernas tidevarv, men samtidigt förstår jag Kimis ovilja att gå djupare in på ämnet.

Alltså får vi lov att ty oss till fabeln i stället. Fablerna handlar ju om oss, fastän vi talar om grisar, katter, hundar, får och rävar. Jag ber således redan på förhand räven om ursäkt för följande berättelse:

Det var en gång en hund som var utomordentligt framgångsrik i löptävlingar. Ja, så duktig var han att han rentav bjöds in att tävla utomlands. Hemma hos hunden fanns inte mycket pengar, men genom att samla ihop alla slantar man hade i en korg, och dessutom låna lite av några kattsläktingar, fick man till slut ihop till resan. Sålunda kunde hunden delta i GP-tävlingarna för fyrhjulsdrivna, i vilka alla världens hundar tog del. Han vann nästan samtliga lopp och fick stora mängder pengar. Hunden var av vanlig blandras, men hade två exceptionella egenskaper: ett stort hjärta och ett öppet sinne. Vilket var en både bra och dålig kombination. Bra såtillvida att hundens vänner nu fick ta del av hans generositet; dålig såtillvida att han därigenom också kom i kontakt med individer som gav sig ut för att vara hans hundvänner, men som i själva verket hade en räv bakom örat. Hunden förstod inte att alla hans nya djurvänner inte alls sökte hans sällskap, utan bara hans sedlar. Han signerade olika dokument, betalade bort andras skulder och ja, somliga gav han till och med ett skinnklätt kort med vilket de kunde inhandla obegränsade mängder hundmat. Hunden sprang och sprang, från land till land och satte ständigt ner tassarna på ny asfalt. Ända tills han en dag synade sina sedelbuntar och dokument närmare och upptäckte en massa konstigheter. Hunden blev förskräckt. Han hade inte bara blivit dragen vid nosen och svansen, utan ett hål hade gnagts in i hans hjärta. Han berättade det hela för en bekant, en äldre hare, och bad denne undersöka saken. Haren gjorde som han blivit tillsagd och fann oklarheter och regelrätta bedrägerier. Hunden anställde haren för att ta hand om sina affärer, och sedan dess har allt gått honom väl.

Så var sagan slut. Fast inte riktigt. Fortfarande vet vi inte hur lång den blir, för i något skede kommer den att bli sann.

I den här sagan är Kimi Räikkönen hunden, medan Sami Visa har harens roll.

Jag har intervjuat åtskilliga personer för den här boken, och så gott som samtliga har fört Kimis lojalitet på tal. Därför är det groteskt att det är just

han i Formel 1-världen som blivit blåst allra grundligast.

År 2010 tog Lotus kontakt och undrade om Kimi var intresserad av att teckna på för stallet. Via sin manager, Steve Robertson, meddelade Kimi att saken ännu inte var aktuell, och underströk samtidigt att det hela inte fick offentliggöras. Lotus läckte dock nyheten direkt. Därmed var förtroendet raserat, och i en intervju som Kimi senare gav för journalisten Heikki Kulta skrädde han inte orden och skällde ut Lotus efter noter.

Året därpå reste Kimi till USA för att delta i några Nascar-lopp, och gnistan att tävlingsköra förare-mot-förare tändes på nytt. Kimi ringde upp Steve och bad honom sondera läget bland F1-stallen. Först övervägde man att gå till Williams, men i slutet av 2011 offentliggjordes kontraktet med Lotus. Kimi fick träffa mannen han tidigare farit ut mot.

Därmed var förtroendet raserat, och i en intervju som Kimi senare gav för journalisten Heikki Kulta skrädde han inte orden och skällde ut Lotus efter noter.

”Gerard Lopez, Lotus ägare, kom ihåg den där intervjun. Han skrek: ’Det är du din jävel som rackade ner på oss.’ Jag sa att det hade jag gjort rätt i. Ja, det blev ett ganska intressant möte, om man säger så.”

På Lotus fick Kimi dock en flygande start. Han körde fort, stämningen i stallet var på topp, alla drog åt samma håll. Körandet var kul igen, inte minst för att han åter hade Mark Slade, vapendragaren från tiden vid McLaren, som tävlingsingenjör.

Kimis avtal var bonusbaserat, vilket innebar att de utlovade ersättningarna för tävlingspoäng och pallplaceringar var furstliga. Och Kimi körde så bra att bonussumman vida översteg grundlönen. Men plötsligt framgick det att stallet inte betalat de utlovade summorna i tid. Kimi väntade tålmodigt. Stallägaren försäkrade att löneutbetalningarna var under kontroll. Men det var de inte alls. Enligt Kimi skrävlade Lopez om sin förmögenhet, men när det kom till kritan lyste eurona med sin frånvaro.

Lönetvisten blev nyhetsstoff, inte minst för att stallet var med och krigade om tätpositionerna, mycket tack vare Kimis strålande form. Han blev till slut trea i totalen.

Kimi hade kunnat driva Lotus i konkurs, men det ville han inte eftersom personal då hade hamnat i trubbel utan egen förskyllan. Lönestrulet grämer Kimi, för teamet höll hög klass och kunde också utnyttja hans anseende på ett lyckat sätt.

”Äh, till slut orkade jag inte bråka längre. Dom hotade med att ändra företagets namn och flytta hela verksamheten till ett annat land så att jag garanterat inte skulle få min andel. Dom blev skyldiga mig sex miljoner.”

Kimi suckar och tömmer halva vattenflaskan i ett svep.

Nu har vi talat om pengar och förtroende i två timmar. Det är en timme för mycket. Vi lämnar rummet och gör familjen sällskap. Robin kommer rusande mot sin pappa och föreslår att de ska leka kurragömma. Det har hunden ingenting emot.

You’ll never walk alone

YOU’LL NEVER WALK ALONE

Malaysia, oktober 2017. Hotell Sama-Samas lobby. You’ll never walk alone, heter det i det engelska fotbollslaget Liverpools klubbsång. Många människor har vandrat vid Kimi Räikkönens sida under årens lopp, men en person har hängt med längre än alla andra. Ända sedan 2002 har den fyrtiosexårige engelska fystränaren Mark Arnall sett till att Kimi slipper bekymra sig för något under tävlingshelgerna. Mark följer med föraren överallt: från hotellobbyn till banan och vidare in i lilla depårummet och ut till startplatsen. Där står han bredvid bilen med en dricksflaska i handen och kan utifrån minsta gest tolka vad Kimi vill eller behöver.

Det gör han även denna morgon i hotellobbyn. Mark räcker Kimi en dryck som innehåller ingefära och citron. Eller något annat. Kimi behöver inte skilt höra sig för om ingredienserna; han vet att Mark tagit fram rätt blandning för just den här dagens temperatur.

Ferraris depåutrymmen. Mark vägleder mig genom de trånga korridorerna. Överallt vimlar det av röda människor: mekaniker, ingenjörer, depåpersonal, PR-folk, stallchefen. De spänner alla blicken i mig. En stund undrar jag om det är något fel på min klädsel – tills jag fattar: färgen. Alla andra är klädda i rött. Min räddning är passet som dinglar runt halsen på mig och som intygar att jag är Kimis gäst. Ändå sneglar några av de röda misstänksamt på mig: vad gör jag här, i deras allra heligaste? Här inne, har man inskärpt i mig, är all fotografering förbjuden. Jag förstår oron när vi passerar ett rum i vilket fyra röda män står böjda över en hög med stål. Det är motorn till en SF70:a, kärnan i hela verksamheten. Jag försäkrar ingenjören att jag inte tänker knäppa en bild som jag senare använder för att bygga en egen motor åt mig.

Till slut kommer vi fram till en vit dörr som det står ”Kimi Räikkönen” på. Mark öppnar och skyndar att förklara att han kan tala öppet om allt – utom de små vita burkarna som står därborta. De är affärshemligheter. Jag tänker inte ens ordet dopning, för det finns ingen som är noggrannare än Mark i dessa frågor. Kimi kan inte ta minsta flunsamedicin utan att Mark har dubbelkollat produkten.

”I princip går mitt jobb ut på att se till att allt är redo inför loppet”.

Den lakoniska meningen innehåller en enorm mängd bakgrundsinformation som inte syns någonstans.

Mark och jag går igenom alla väsentliga detaljer i rummet där varje liten grej måste vara på rätt plats. Han redogör för det hela med kirurgisk precision. ”Det finns tre hjälmar, och Kimi väljer den bästa utifrån den aktuella väderleken. Om det skulle hända nåt, ja, att ett stenskott träffar hjälmen under uppvärmningsvarvet till exempel, har han en likadan i reserv.”

Det måste finnas tre par hörlurar, och detsamma gäller racinghandskarna. En dubbel försiktighetsåtgärd. Mark har ett par handskar för loppet och två i reserv, ifall en handske skulle gå sönder i sömmen, till exempel, och få ett hål. Man byter aldrig handskar under pågående lopp, såvida det inte börjar regna eller tävlingen måste avbrytas. Samma sak med hjälmmössan: skulle Kimi av en eller annan orsak tvingas gå in i depå finns genast en torr hjälmmössa till hands. Tävlingsskorna är försedda med regnskydd vid behov. Mark har också ett extra par racingskor, ifall det andra paret skulle bli vått. Fuktiga skosulor kan glida på pedalerna.

Teamet tar också med sig mediciner till depågatan, för säkerhets skull. Det kan handla om nässpray, en sorts antihistamin, och antiinflammatoriska preparat. Två dricksflaskor är också ett måste, ifall Kimi av misstag skulle ha glömt den andra på toaletten eller gett den till en supporter.

Mark Arnalls checklista gör en nästan andfådd. Under arbetet med den här boken har jag följt hans verksamhet på nära håll och kommit till slutsatsen att titeln fystränare i hans fall är långt ifrån heltäckande. Han är också dietist, psykolog, massör och den vän man kan lita på.

Mark lämnar kort sagt ingenting åt slumpen. Oförtröttligt följer han med den senaste forskningen på området för att vara på kartan när det gäller allt som kan höja prestationsförmågan. I Malaysia och Singapore är vätskeförlusten det största problemet. Därför måste föraren hållas så sval som möjligt. Ur en utdragslåda plockar Mark fram en tunn, ljus tröja som är tätt packad i en plastpåse. Ett ögonblick känns det nästan som om jag befann mig i ett labb i en James Bond-film, där Q, underrättelsetjänstens materialansvarige, förevisar sina senaste innovationer.

”Det här är is i flytande form.”

Mark breder ut tröjan på bordet och sprutar den blåaktiga vätskan han nyss förevisat för mig över plagget. Med handen klappar han ut det flytande ämnet innan han stoppar tröjan tillbaka in i påsen och sluter den tätt. Vätskan kyler ner tröjan på ett ögonblick.

”På det här sättet bromsar vi upp vätskeförlusten. Tröjan fungerar som kylare och håller Kimi sval i trettiofem till fyrtio minuter. Jag gör alltid på förhand färdigt tre såna här skjortor. På depågatan måste man vänta in starten och då håller tröjan Kimi sval under väntetiden. I nåt skede kliver Kimi ur bilen, lyssnar på nationalsången och diskuterar med mekanikerna. När han går på toa byter vi ut tröjan mot en ny. På så sätt hålls han sval ända upp till trettio minuter efter start, medan uttorkningen och kroppens uppvärmning redan satt i gång hos de andra förarna. Hos Kimi börjar den först på tjugonde varvet. Eftersom vätskeförlusten tröttar ut musklerna, förlänger reaktionstiderna och försämrar koncentrationsförmågan, gör vi vårt yttersta för att hejda den.”

Mark noterar mitt klentrogna ansiktsuttryck, men fortsätter ändå med sina sakkunniga utläggningar. Före loppet serveras Kimi en specialdryck vars ingredienser Mark inte vill gå närmare in på.

”Vi har tagit blod- och urinprov på Kimi och utifrån dem vet vi mer om hans hormoner. Före loppet är vi inriktade på att höja hans adrenalin- och testosteronnivåer. Jag mixtrar med aminosyrorna. Vi kan justera de här nivåerna ungefär en och en halvtimme före start.”

Kimi vet inte vad dryckerna innehåller, men han känner ett orubbligt förtroende för Mark. Förtroende, ja – ordet återkommer gång på gång när det gäller de viktigaste personerna i Kimis närhet. Det är betecknande att Kimi inte ens läst sina managers kontrakt utan bara skakat hand på saken. På samma sätt har han gått till väga när det gäller Mark.

När Kimi sänker sig ner i bilens cockpit har han alltså tankat både näring och vätska. Där tar Marks ansvar slut, åtminstone för stunden. Nu tar uppvärmningsvarvet vid. I det skedet har Mark redan sprungit bort till andra sidan banan.

De röda lamporna slocknar, bilarna accelererar längs startrakan – och Mark är lika spänd varje gång. Nervositeten har inte minskat med åren,

tvärtom. Han följer med loppet och önskar Kimi lycka till. Om det mot förmodan skulle vinkas med rödflagg och loppet avbryts, ja, då blir det liv i luckan minsann. För Mark gäller det då att stå redo med reservhjälmar och andra tillbehör. Ett avflaggat lopp är lika med en skitstorm. Mekanikerna rusar omkring, bilen skyddas, hela depån kokar. Marks uppgift är att stega iväg till Kimi och lugna honom med sin blotta närvaro. Om Mark vore jäktad skulle en del av stressen kanske flyttas över på Kimi, och det har man absolut inte råd med.

Mark suckar djupt. Tankarna går till den förra deltävlingens masskrasch på gridden.

”Alla förberedelser är gjorda med sikte på starten, och så går det som det gick i Singapore. Man kör hundra meter, krockar, och loppet är över. Det känns jobbigt. Vi har rest en jäkla lång väg, till ingen nytta. Men Kimi är bra på sånt där. Han kan snabbt ruska av sig besvikelser och blicka framåt. Och han skyller aldrig på teamet eller nån av dom andra förarna.”

Ett avflaggat lopp är lika med en skitstorm. Mekanikerna rusar omkring, bilen skyddas, hela depån kokar. Marks uppgift är att stega iväg till Kimi och lugna honom med sin blotta närvaro.

Vi är redan på väg ut ur rummet när min blick fastnar på en konstig, liten badkarsliknande bassäng av plast.

”När Kimi kliver ur sätter han sig i bassängen och dröjer kvar där i 3–7 minuter. Tio minuter innan han dyker upp har jag hällt is i bassängen. Det här är den effektivaste metoden för att snabbt kyla ner kroppen.”

Föreläsningen är slut. Mark kontrollerar en sista gång att allt är i ordning. Vid dörren vänder han sig ännu om och går bort och ställer Kimis racingskor på exakt rätt plats.

Vi har avhandlat tekniken, nu är det känslornas tur. Vad tänker en person som så totalt står i en annan människas tjänst? Mark är tyst en stund, sedan föreslår han att vi ska tala i lugn och ro i hotellobbyn i stället.

När han två timmar senare kliver in i lobbyn är han samma person. Och ändå inte. Han har duschat och bytt ut de röda kläderna mot sina egna. Han beställer ett glas rödvin och slår sig ned. Han har arbetat tolv timmar i sträck. Och funderat på mina frågor.

”Mr. Text message. Sådan är Kimi. Det är korta, koncisa meddelanden. Inga överflödiga ord. Och om han är på dåligt humör, ja, då är han på dåligt humör. Jag tar det inte personligt. Han är som han är. Vilket gör saker och ting lättare. Fast om det händer nåt riktigt allvarligt, ja, då är han den första som slår en signal.”

Mark tänker tillbaka på sin mors död för ett år sedan.

”Då ringde Kimi och sa att jag inte behövde följa med till nästa deltävling, om jag inte orkade.”

Paus.

”När vi träffades första gången hade jag svårt att föreställa mig att han en dag skulle ha familj. Men nu när man tittar på dem känns det ju helt naturligt. Självfallet har han Minttu och barnen. När Kimi skulle lämna McLaren bad han mig haka på. Det var ett lätt beslut. Vi var som en liten familj, hans två managers, Dave och Steve, jag och Kimi.”

Förtroende och familj. Vissa ord återkommer, betongerar den här boken. Ingenting finns på pränt, allt finns i huvudet.

Vinglaset är tomt, dags att knyta sig. Mark reser sig och börjar gå mot hissen. Plötsligt kommer han ihåg att jag bett honom kort summera mannen vars energidrycksblandningar han ska sno ihop igen på morgonen.

”Ett massivt hjärta.”

Mark. FOTO: SAMI VISA

FOTO: TEEMU NEVALAINEN – UPPIE DIGITAL

Allt ska man vara med om

ALLT SKA MAN VARA MED OM

Kimi Räikkönen har under sitt hittillsvarande liv förverkligat också sådana idéer som hos de flesta människor skulle ha stannat på planeringsstadiet. Man kan vara av olika åsikt – och många är det också – om det vettiga i både idéerna och deras genomförande, men faktum är att Kimi varit tillräckligt förmögen för att kunna omsätta sina infall i praktiken. En bilmekaniker handlar sin mellanölskasse i närköpet och drömmer om en fribiljett till ett Iron Maiden-gig; formelföraren chartrar ett plan och flyger till Island för att beundra månlandskap. Det anmärkningsvärda är dock att Kimi fortfarande kan gå i gång också på tanken att dela en mellanölskasse i goda vänners lag. Eftersom hans arbete är så inrutat och präglas av ett så tajt tidsschema, är det begripligt att gränserna på fritiden ibland suddats ut eller upplösts helt och hållet. Och inte sällan har Kimi halkat dit. Eller ja, i Kimis fall kräver uttrycket en precisering: emellanåt har han halkat dit på en hel bananklase.

Kimi har kört för sitt liv. Han har kört i väggen, i mål, in i däckbarriärer; han har kört in på första plats, som tvåa och kommit näst sist. Han har levt lite vårdslöst, vilket betyder att allt inte gått enligt ritningarna alla gånger. I livet räknas allt, i tävlingarna endast poängen.

I det här kapitlet dyker vi ner i gamla minnen som i en dunkel källare. Våra minnesbilder kan både förbrylla och förgylla. De kan samla på sig damm, saftfläckar, aska. Vissa av oss putsar och polerar det förflutna så att det ska framstå som representativt. Det gör vi inte nu. Allt kanske inte har gått till exakt så som det framställs nedan, men snarare än att ty sig till retuscheringspennan för att uppförstora vissa detaljer, har glömskans suddgummi gjort dem otydligare.

Här får människor som levt nära bokens huvudperson komma till tals. Den kylige berättaren har endast nedtecknat händelserna så som han fått dem berättade för sig, inte nödvändigtvis så som de ägt rum.

2005, en mopedtävling. Under sex års tid hade Kimi och hans vänner för vana att åka upp till kompisen Villes sommarstuga i S:t Michel för att köra ikapp med så kallade barnmopeder. Tävlingen ordnades alltid i augusti och i samma veva passade man också på att bada bastu i några dar. Den här gången hade man försett en släpvagn med en avfart längs vilken man kunde åka rakt ut i sjön. Kimi försökte göra en baklängesvolt med mopeden, utan framgång. Han övergav cykeln i luften och plumsade i. ”Det där gör du inte med min moppe”, var det många som sa. Där fanns minst tio mopeder.

Varje sommar brukade Villes pappa, Sepi, bada bastu och ta sig ett dopp vid sagda stuga, och det gjorde han även nu. Men när han klev in i bastun satt där redan en ung man. De två herrarna småpratade en stund – tills Sepi meddelade att han skulle svalka sig i sjön. Då blev Kimi orolig och sa: ”Släng dig för guds skull inte i, där ligger en massa mopeder.” På morgonen gick man över till grannen och lånade ett ankare med vilket mopederna drogs upp på landbacken. ”Var tysta, nu nappar en Kawa”, sa Kimi. Alla mopeder var av märket Kawasaki.

Senare hade Sepi berättat för sin son om token som bastat vettet av sig, halsat ädelbrännvin och påstått att han var formelförare.

2008, Singapore. Efter loppet ska Kimi flyga till Thailand där han har skaffat en semestervåning. På den privata sidan på Singapores flygplats, Changi, får Kimi en, som han tycker, briljant idé. I säkerhetskontrollen lägger han bagaget på det rullande bandet men när personalen väntar på att han ska passera metalldetektorn dyker Kimi i stället efter bagaget. Säkerhetskontrollanterna blir rasande. Kimi förklarar tilltaget med att han ville ha en skärmdump för att kunna se alla exakta detaljer i sin kropp, i synnerhet skelettet. Han ville ha en bild av den egna organismen som ett minne. Det fick han inte. I stället ville man förse dykaren med fotbojor och utsätta honom för stränga förhör.

Kimis och hans kompisgäng har ett eget hockeylag. Varje år i december ordnar man någonting som kallas för Skinkturneringen. Laget består av ett femtontal personer och turneringen går av stapeln i antingen Helsingfors, Esbo, Tammerfors, S:t Michel eller Zürich. År 2017

ordnades turneringen för elfte gången. En gång lyckades Pulicans från Lahtis fara iväg med segern, men annars har Kimis lag vunnit varje år. Till traditionen hör att man endast prisbelönar turneringens sämsta prestationer. Sålunda tilldelas den kassaste målvakten Gyllene dammsugaren-priset, den långsammaste skridskoåkaren får en bromstrumma från en lastbil med ett par fastsvetsade betongfyllda skridskor på, den största hetsporren erhåller Järnspettspriset, medan den sämsta backen premieras med bakdörren från en Nissan Sunny. Teemu ”Fore” Nevalainen var med ända från start, men efter att ha flyttat till Åbo och gått över till ett lag som heter Kaarinan Runkkarit (Onanisterna från S:t Karins) fick han sparken från moderklubben.

2013, Helsingfors-Vanda flygplats. Ett plan som chartrats av Kimi lyfter mot Zürich, och hans hem. Ombord finns förutom Kimi åtminstone Illu Suhonen, Fore samt Seba Koronoff. Ungefär halvvägs får Kimi ett hugskott: det vore kul att åka till månen. Eftersom det inte går att flyga dit får man nöja sig med ett månlandskap. Det närmsta ligger på Island, alltså ber Kimi att bli flugen dit. Kaptenen säger att bensinen inte räcker hela vägen, att de måste tanka i Oslo. Nyktert sagt men sagt till mindre nyktra. Man mellanlandar, tankar, inhandlar en norsk kofta och fortsätter sedan mot Island. När planet landar på Reykjaviks flygplats får Kimi se sitt månlandskap och känner sig tillfreds. Man stannar ytterligare några dar på ön och bekantar sig med ett spa som heter Blå lagunen. Sedan flyger man hem till Schweiz.

”När Kimi festar loss har man inte en lugn stund. Dessutom snackar han oavbrutet. Gillar han en karaokebar vill han gärna dröja kvar där jättelänge. Efteråt kan det ju kännas spännande att minnas att man faktiskt häckat femton timmar i ett kör på ett och samma ställe.” (Juha Hanski)

2007, Kimis första presskonferens på Ferrari. Klockan närmar sig tio men föraren syns inte till. Sami Visa knackar på dörren till hans rum. Inget svar. Kimi har lovat fystränaren Mark Arnall att infinna sig i tid framför pressen. Sami hämtar en reservnyckel från receptionen och går tillbaka upp på Kimis rum: det är tomt. Kimis klocka återfinns i hotellbastun, men

föraren själv är spårlöst försvunnen. Plötsligt minns Sami att Kimi har krökat hela natten med en finsk skådiskompis. Alltså knackar man på skådespelarens dörr. Under tiden sneglar Ferraris presschef på klockan och börjar ilskna till; de utländska journalisterna sitter redan lydigt på sina platser. Till slut glider skådespelarens dörr upp och man hittar Kimi sovandes i fosterställning, med bara rocken som täcke. Han är missnöjd över att ha blivit väckt och tycker det onödigt att stiga upp och ge sig av. Sami försöker bulta in lite vett i skallen på honom och droppar fuktdroppar i hans ögon. Kimi stinker fortfarande av gammal sprit. Efter många om och men stegar Ferraris nye förare till slut fram inför pressen och säger: ”Buongiorno alla tutti!” Efteråt konstaterar Kimi: ”Tja, det där gick ju riktigt hyfsat.”

”Jag glömmer aldrig när farsan och jag körde med Kimi från Maranello till Schweiz där vi bodde på den tiden. Det var sent och regnet öste ner, ja, det hade gjort det redan en tid. Kimi ville alltid köra, och själv ogillar jag att åka med som passagerare. Ärligt talat tror jag inte Kimi riktigt litar på andra människors körskicklighet. Hur som helst, just på den här resan hade vi en fyrhjulsdriven bil. Vägen var nästan översvämmad, men det var rätt lite trafik. Vindrutetorkarna jobbade för högtryck, regnet verkligen öste ner. Kimi körde i en speciell ställning, han hade justerat sätet så att det låg nästan vågrätt, ungefär som i en formelbil. Den som satt i baksätet hade alltså rätt ont om utrymme. Nåja, Kimi brände på i tvåhundra knyck, alldeles för fort med tanke på omständigheterna. Jag var själv skittrött, men det var omöjligt att sova; jag satt och höll i mig där jag kunde och kände mig livrädd. Farsan gjorde likadant. Plötsligt började bilen kränga våldsamt, vi snurrade runt i etthundraåttio grader och jag såg skyddsbarriären närma sig. Jag var bergis på att vi skulle krascha vilken sekund som helst, och satt där helt vettskrämd och övertygad om att vi skulle dö. Men Kimi räddade situationen genom att sladda bilen, där han satt i sin konstiga körställning. Farsan och jag var chockade, men Kimi bara garvade och körde vidare i samma hastighet. Gissa om vi var lättade när vi äntligen var hemma och insåg att vi överlevt! Fast incidenten vittnar förstås också om Kimis enorma begåvning och hans tendens att leva farligt. En synnerligen älskansvärd kille! (Steve Robertson, Kimis manager)

Den folkkäre artisten och sångaren Irwin Goodman avled på en rastplats i Vederlax 14.1.1991, på hemväg från en spelning i Viborg. Kimi är ett svuret fan av den store Irwin. Han har sett ”Rumlarens ros”, Timo Koivusalos film om sångaren, tiotals gånger. För att inte tala om att han vuxit upp med Irwins musik. I barndomshemmet brukade Paula och Masa lyssna på Irwin, och när låten Rumlarens ros tonade fram bjöd Masa ofta upp Paula till dans. Kimi var nio år när Irwin släppte sin hit. För att hedra sångarens minne brukar Kimi och hans kompisar besöka Vederlax och stillna vid rastplatsen – fast verbet ”stillna” kanske inte är rätt ord för att beskriva sällskapets stämningsläge. De brukar tända ett ljus vid minnesplaketten, och Kimi minns en gång när de stora ljusen ställts för nära trädet så att plaketten nästan fattade eld. I programmet ingår också ett besök hos en lokal kompis vid dennes stuga, samt ett nedslag på den lilla puben i byn där Kimi och hans polare brukar spela biljard med lokalbefolkningen. Insatsen består av ett traktorlass med ved. Om Kimi och hans vänner förlorar, pungar de ut med dubbelt pris för veden; vinner de, får de veden gratis. Ett spel med höga insatser, allt för att kunna värma upp kompisens stuga.

Kimi glömmer ofta bort att han är Kimi. Talande är situationen då hjälmdesignern Uffe Tägström och Kimi stannade vid ett trafikljus i Milano. ”Varför i helvete glor folk på mig hela tiden?” klagade han inför Uffe. ”Kanske för att du kör en Enzo Ferrari och för att du är Kimi Räikkönen.”

”Ibland har jag fått frågan varför jag inte oftare följer med F1-loppen på ort och ställe. Då brukar jag svara med en motfråga: hur många mammor brukar sitta på sina söners jobb och titta på när de arbetar.” (Paula Räikkönen)

Den kanske värsta olyckan som drabbat Kimi Räikkönen under karriären inträffade under morgonträningen inför GP-loppet i Monza 2007. Då körde Kimi i hög fart rakt in i en däckbarriär. Enligt insatta källor dolde han sina smärtor för att få ställa upp i själva tävlingen. Under loppet var hans nacke så illa däran att han inte klarade av att hålla huvudet upprätt

under inbromsningarna; musklerna var helt slut. Kimi körde i mål som trea och knep synnerligen viktiga poäng: just det året vann han nämligen titeln med bara en poängs marginal.

Baar, Schweiz, februari 2006. Fore, Toni, Sami och Kimi hittar på att de ska åka till Turin och heja på det finländska hockeylandslaget i OS. Läkaren Aki Hintsa har lyckats ordna ett hotellrum som blivit över efter president Tarja Halonen. McLaren har i sin tur av Mercedes-Benz fått tillgång till en splitterny fyrhjulsdriven bil i R-klassen som ännu inte förevisats någonstans. Kimi får korttidslåna bilen och med den rullar man i väg. Toni blir dock genast åksjuk och på en rastplats kräks han över motorhuven.

Under matchen är stämningen på topp, inte minst för att Kimi och hans anhang är utstyrda i supportermundering. Finland-looken kompletteras med ett par maskeradglasögon som gör fansen svåra att känna igen. Kimi lever sig in i matchen och råkar hälla ut öl över en storväxt tjeckisk supporter som sitter några bänkrader längre ner. Råkurret undviks med en hårsmån. Man hälsar på i det finländska omklädningsrummet för att peppa laget. Tränaren Erkka Westerlund tycker att ett besök är tillräckligt.

Hemresan mot Schweiz anträds. En snöstorm gör att motorvägen är avstängd. Kimi och hans sällskap förklarar för höga vederbörande att de kör en bil som har både fyrhjulsdrift och vinterdäck. Körtillståndet beviljas. Vid en rastplatsparkering ligger långtradarchaufförerna och sover. Kimi väcker dem genom att peppra vindrutorna med snöbollar. Man flyr från platsen. I bilen sitter Kimi i baksätet och babblar oavbrutet. I något skede tycker han att mittkonsolen utgör ett störande inslag, rycker loss den och slänger ut den genom fönstret.

Vid en rastplats fastnar blicken på bokstäverna på den bakre stötfångaren. Bokstäverna plockas loss och sätts på plats igen i ny ordningsföljd. Bilen får ett konstigt namn. Till slut kommer man hem. På morgonen väcks man av personalen från Mercedes som kommit för att hämta bilen. Man gömmer sig och kikar ut mellan gardinerna för att se hur de reagerar på den stylade kärran, där även den ikoniska stjärnan vridits i en ny ställning. Ingen kommenterar saken.

Finland går till final. Det gäller att snabbt ta sig tillbaka till Turin, den här gången med chartrat plan. På flyget är stämningen hög. Den förra kunden har lämnat efter sig ett pulver mot barneksem. En idé föds, och förverkligas. Eftersom resan går från ett icke-Schengen-land till ett EU-land, möts man i Turin av tullmyndigheterna. Tjänstemannen betraktar ingående resenärerna som är täckta från topp till tå av ett vitt pulver. Han frågar varifrån de kommer. Kimi svarar: ”Från Colombia.”

Sverige slår Finland i finalen med 3–2. Kimis gäng gör först en avstickare till det finländska omklädningsrummet. Där är stämningen deppig, eller, som Kimi uttrycker det, ”fett dålig fengshui.” Man förflyttar sig till Sveriges omklädningsrum. Kimi säger åt killen i dörren att han ska hämta Forsberg. Eftersom Kimi har irokesfrisyr och en officiell finsk supporterscarf virad runt pannan, tittar mannen först lite klentroget på honom, men han går efter Forsberg i alla fall. ”Foppa” hälsar Kimi och hans vänner välkomna till den svenska guldfesten och hämtar genast ett antal Budweiser. Någon knäpper en bild av festprissarna och det hela väcker en viss uppståndelse hemma i Finland: hur kan Kimi fira Sveriges framgångar? ”Äh, det är väl inte mitt problem att Finland klarade sig dåligt.”

Montreal, 2006. Efter Kanadas Grand Prix flyger Kimi & Co till Miami. Följande F1-lopp körs i Indianapolis, USA. Nu har man tillfälle att koppla av. Med på resan är Osku, Uffe och Toni. Någonstans ovanför Bermudatriangeln får Kimi en idé: just här skulle man kunna testa ett fritt fall. Han lägger fram förslaget för kaptenen, som ger grönt ljus. Uffe har somnat med laptoppen i famnen. Planet lägger sig i fritt fall, det går ner och upp, alltihop tar cirka tio sekunder. Uffe tumlar runt och vaknar i taket.

I Miami hyr man båt och åker ut på havet. Plötsligt inser man att man befinner sig nära Peter Nygårds ö. Kimi har träffat nämnda affärsman i samband med någon tävling, alltså kontaktar man ön från båten. Det visar sig att ägaren inte är på plats, och sonen har precis åkt iväg till New York. Man ringer Nygård som är angelägen om att visa sin gästfrihet. Han lovar skicka sonen tillbaka till ön för att ta hand om överraskningsgästerna. Sonen anländer och gör dem sällskap. Ön visar sig vara en säregen semesteranläggning som kryllar av märkvärdiga detaljer. En vägg i bastubyggnaden är helt av glas. På andra sidan syns bara vatten; där tar

simbassängen vid. Resten av gänget sitter i bastun och smuttar på sina drycker när Kimi plötsligt dyker upp bakom glaset och knackar på rutan.

”Våra pojkar hade överhuvudtaget ingen mellanölsperiod. I Kimis fall kanske den perioden kom lite senare, ja, den måste ju infalla nån gång.” (Paula Räikkönen)

2002, Belgiska Spa-Francorchamps. Kvalet. BAR Hondas förare Olivier Panis bil går sönder mitt i den brant stigande kurvan Eau Rouge. Ett väldigt rökmoln stiger från ekipaget och skymmer sikten. Räikkönen, som kommer körande direkt efter Panis, gasar i full fart genom rökmolnet och kniper för första gången en plats i första startledet. Senare framgår det att Kimi via radion hunnit fråga depån på vilken sida av banan Panis bil hade stannat. Sedan hade han kört längs den andra kanten. Han litade på att Panis bil stod parkerad där teamet hade sagt att den skulle stå.

”Vi var ju bara ett gäng mekaniker och depåpersonal, men plötsligt reste vi med privatplan. Vi fick vara med om en hel del märkvärdigheter, och framför allt vara en del av Kimis liv. Det var fint att bli bekant med hans finska vänner och kunna koppla av en stund från det stressiga depåarbetet. Det kändes som ett privilegium, eftersom vi visste att Kimi bara litar på ett fåtal människor inom F1-cirkusen.” (Mark ”Elvis” Priestley, mekaniker under tiden vid McLaren)

”Han är oförmögen att fjäska för någon. Det bara inte går.” (Uffe Tägström)

”Sauber ville att Kimi skulle använda en halv dag till att lära sig alla funktioner på ratten så att han säkert skulle behärska dem inför det avgörande testloppet. Om man inte förstår sig på dem kan man ha sönder motorn, och då är det kört. För Kimi tog den en halv timme att sätta sig in alla knappar och funktioner på ratten.” (Steve Robertson, Kimis manager)

”Att hämta pickupen var en utmaning i sig. Jag vill minnas att jag hade berättat för Kimi om en skitläcker bil som var till salu på nätet. Det visade sig att Kimi spanat in samma kärra. Fy fan, borde man inte slå till. Den kostade runt tiotusen. Vi hade ingen cash och det här var en lördag. Jag ringde en skrothandlare som alltid hade kontanter och frågade om han kunde låna oss lite pengar. Det kunde han. Jag hade redan prutat ner priset så in i helvete och ringt den där pickupförsäljaren hur många gånger som helst och sagt att vi inte hade mer pengar, att det gällde att få ner priset. Jag måste ha prutat ner det med fyra tusen. Försäljarens min när vi klev ur bilen och han fick syn på Kimi var obetalbar: jaså, det var ni som påstod att ni inte hade några pengar.” (Juha Hanski)

2006, Svedjeholmen, Helsingfors. Natt. Sami Visa övernattar i Kimis stadslägenhet. Han har fått lov att använda bostaden temporärt på grund av sin exceptionella livssituation. Nu väcks han av ett ordentligt buller och går upp för att kontrollera vad som står på. En hel drös med obekanta, ovårdade och långhåriga män har strömmat in i lägenheten. De är påtagligt berusade och en av dem bär Kimis hjälm på huvudet. Lyckligtvis ser Sami även lägenhetens ägare nere i hallen. Männen är, ska det visa sig, medlemmarna i Guns N’ Roses, minus Axl Rose, som övernattar på Hotell Kämp. Sami lugnar sig när han får höra att Kimi bjudit in killarna på en liten vickning eftersom bandet har ytterligare en spelning nästa dag och måste få koppla av innan dess. Kimi lärde i tiden känna Axl Rose när sångaren gjorde ett besök i depån under ett GP-lopp på Silverstone. Den här kvällen dök Axl dock inte upp på Svedjeholmen eftersom han kände sig lite nere. Men de övriga rockarna dröjer kvar i huset ända fram till eftermiddagen, då de försvinner för att hinna förbereda sig inför giget.

2003, Levi, finska Lappland. Kimis kompis, Jukka Jalonens lägenhet. Kimi har låtit flyga in McLaren-stallets mekaniker, depåpersonal, stallets ingenjör samt sin egen fystränare för att de ska få uppleva den finska vintern. Närvarande är mekanikerna Marc ”Elvis” Priestley, ”Gearbox-Philly”, Long-Johnny, Marcus Prosser, ingenjören Chris Thompson, fystränaren Mark Arnall, Toni Vilander samt Uffe Tägström. Man badar

bastu, groggar, åker kälke. I något skede tävlar man om vem som kan dricka mest. Lagen är självskrivna: Finland mot England. Britterna är dock tanklösa i både bastun och kölden. En av gästerna vinglar till, faller på bastuugnen och bränner ändan. Lyckligtvis har Mark Arnall en ändamålsenlig salva till hands. Sedan är det Chris Thompsons tur; plötsligt är han försvunnen. Man letar och letar och till slut hittas han stelfrusen i drivan. Han bärs in, tinas upp och och återvinner raskt supförmågan. Huruvida Thompson varit på väg ut för att pinka eller ner i floden Ounasjoki förblir höljt i dunkel.

I något skede av kvällen lägger Kimi märke till en bekant backhoppardräkt i vitrinen på väggen. Det är samma overall som flerfaldige OS-mästaren Matti Nykänen bar i Calgary-88. Kimi tar ner dräkten och drar den på sig. Storleken verkar okej, stämningen stiger. Nu saknas bara en backe att hoppa ifrån. Äh, en baggis. Kimi samlar ihop alla dynor och arrangerar dem omsorgsfullt till en nedslagsplats. Sedan klättrar han upp på loftet, koncentrerar sig och trycker ifrån. Luftfärden under första hoppet lämnar en del övrigt att önska, men nedslaget är nästan felfritt. En gång till. Uffe plockar upp kameran och spelar in hoppen. Åskådarna är nöjda med prestationerna. Hoppet är helgjutet, luftfärden lugn och felfri. Kimi beslutar sig för att fortsätta kvällen i samma utstyrsel.

På morgonen syns Kimi inte till. Man ringer lägenhetens innehavare, man letar, utan resultat. Till slut råkar någon av misstag öppna det stora torkskåpet i tamburen på vägen ut. Inne skåpet står Kimi och sover. När han väl vaknat framgår det att han hade lyckats blöta ner dräkten under kvällen. Det gällde att få den torr. Han hade ställt in torkskåpets timer på 45 grader och tio timmar och sovit stående. Nu var både dräkten och mannen torra, och overallen kunde återbördas till sin plats i vitrinen.

Motocross i juli 2007. Kimi och Juha ”Juspek” Vierimaa. FOTO: TEEMU NEVALAINEN – UPPIE DIGITAL

Kebabfest. Nyåret 2012. FOTO: TEEMU NEVALAINEN – UPPIE DIGITAL

I Dallas, på väg till Miami, mars 2010. Kaj Lindström och Kimi. FOTO: TEEMU NEVALAINEN – UPPIE DIGITAL

Före Monacos GP 2010. Kimi och Ilari Suhonen. FOTO: TEEMU NEVALAINEN – UPPIE DIGITAL

16 Dagar

16 DAGAR

Följande berättelse utspelar sig under en tidsperiod som känns avlägsen i dag, trots att det bara är några år sedan dess. Nuförtiden lever Kimi inte längre på det här sättet, men en gång gjorde han det.

Vore detta en film skulle den presenteras så här: Huvudpersoner: Kimi Räikkönen, F1-förare, och Kimmo ”Piki” Pikkarainen, ishockeyspelare. Bifigurer: Prinsen av Bahrain, ett antal finska kompisar. Intrig: Rörig. Genre: Svårbestämbar. Foto: Handhållen kamera. Produktion: Kungadömet Bahrain samt självfinansiering, alltså Bakfickan Ab. Utspelar sig i Italien, Bahrain, Schweiz och Finland.

Historien tar sin början i Milano, där Piki Pikkarainen spelar sin sista match för Milano Rossoblu. Piki skickar ett sms till Kimi och frågar om han kan hälsa på i Schweiz eftersom matcherna är slut. Kimi ger grönt ljus och Piki reser iväg. Själv är Kimi fortfarande på väg hem från Kinas GP, men Jenni är hemma. När Piki vaknar på morgonen har Kimi anlänt och meddelar att han snott av Pikis snus under natten. Jenni åker iväg till häststallen, sprickorna i äktenskapet är redan synliga.

Snart väntar deltävlingen i Bahrain, men innan dess hinner man koppla av. I början av veckan spelar Kimi och Piki badminton, badar bastu och bakar pizza. Ingenting varslar ännu om vad som komma skall.

Piki säger att han tänkt resa hem till Finland, för säsongen är slut och det vore skoj att träffa en del bekanta. Då föreslår Kimi att Piki i stället ska följa med honom till Bahrain. Piki tvekar, men tackar ja, Finland hinner man ju besöka senare. Lotus-stallets ägare, Gerard Lopez, plockar upp de unga männen och tillsammans flyger man till Bahrain. Väl framme ser de brinnande bildäck längs vägen från flygplatsen till hotellet. Någon säger att oroligheterna kan ställa till det för GP-loppet; demonstranterna kräver att landets sunnimuslimska kung ska abdikera. Men några problem uppstår aldrig.

Gerard Lopez lovar att omedelbart anställa Piki som Lotus officiella lyckobringare om stallet lyckas knipa den efterlängtade pallplaceringen.

Men kvalet går åt helvete. Kimi kommer först på elfte plats, men viftar bort fadäsen. ”Äh, vi kom ändå bland dom tjugo bästa”, säger han till Piki. ”Och så slapp vi slita ut några däck.” Dessutom har han en bra plan för själva loppet.

I själva tävlingen gör Kimi ett kanonlopp och tar målflagg som tvåa. Stallkamraten Romain Grosjean kör in på tredje plats. På slutet nafsar Kimi Sebastian Vettel i hasorna men varven tar slut innan han hinner ta sig förbi. För stallet är detta givetvis ett toppenresultat som bör firas. Grunderna till fyllan läggs på hotellet. Man pokulerar, klirrar i glas, häller upp mera. David Coulthard råkar gå förbi och undrar om Kimi och Piki är på väg till prinsen av Bahrains party. Kimi är tveksam; han misstänker att festen inte är någon höjdare. Men David säger att det absolut lönar sig att haka på, vilket de också gör.

Prinsens festlokal och servering är storslagna. Det är simbassänger, utsökt mat, fräscha drinkar. Piki slår sig i slang med en okänd man och frågar vad han arbetar med och varifrån han kommer. Mannen slår ut med armarna och säger: ”Härifrån. Det här är mitt hem.” Prinsen har bytt om från sin officiella utstyrsel till jeans och T-tröja. Piki skäms, men bara en sekund, för alkoholen smakar så gott.

Prinsens festlokal och servering är storslagna. Det är simbassänger, utsökt mat, fräscha drinkar.

Kimi och Piki upptäcker några bekanta. Det bubblar och sjuder av liv. Före detta främlingslegionärer ansvarar för gästernas säkerhet. Kimi känner sig rusig efter framgången i loppet och stallets poängskörd. Nu är det verkligen läge att höja ett glas bubbel, kanske stoppa in en prilla under läppen också.

I något skede överväger Kimi och Piki att återvända till hotellet, för på morgonen ska de flyga med stallägaren Lopez till Quatars huvudstad, Doha, och därifrån vidare till Schweiz. Kimi säger att han går och pinkar, wc:n ligger bakom poolen. Piki nickar och höjer glaset. Kompisen blir borta ett bra tag. Piki hinner redan bli förlägen, för han känner sig ensam och övergiven på den pampiga festen. Han går och letar efter sin vän, men Kimi är spårlöst försvunnen. Plötsligt hörs ett plaskande ljud i närheten. Piki är förbryllad – vem skulle få för sig att ta ett dopp på en så här exklusiv fest? Han går bort till simbassängen, men den är öde. Tja, kanske bäst att vänta vid bordet en stund till.

Till slut återvänder Kimi – alldeles plaskvåt. Han slår sig ner och smäller en genomsur mobiltelefon i bordet. Piki frågar vad som har hänt. Kimi muttrar något om en skum kille som knuffat honom i bassängen; tydligen har det uppstått någon sorts dispyt. Just då dyker Prinsen av Bahrain upp – ett erkänt stort Kimi-fan. Föraren ger sin version av den blöta episoden. Prinsen knäpper med fingrarna, och vips står ett antal lakejer framför honom. Prinsen beordrar dem att omedelbart hitta den skyldige. En stund senare föses diverse misstänkta personer fram till prinsen; de förnekar alla i tur och ordning att de skulle ha knuffat racerföraren i poolen. Det går ett par minuter. Sedan lommar en man fram och erkänner. Prinsen slänger ut honom från festen. Prinsens tjugoårige son bönfaller sin far att inte köra ut hans kompis. Då säger prinsen att sonen kan försvinna i samma veva. För att visa Kimi sin aktning slänger sig prinsen därefter med kläderna på i närmsta bassäng. Han kliver upp ur vattnet och lägger sin egen blöta telefon intill Kimis på bordet. Nu är man kvitt.

Den lyckade simturen måste såklart firas. Man avnjuter diverse exotiska drycker. Sedan gör sig verkligheten påmind: klockan har blivit fem på morgonen och flyget till Doha avgår vid åtta. Prinsen mottar beskedet med bestörtning. Han anser att det inte finns någon anledning att bryta upp mitt i en lyckad tillställning, och lovar att hans eget plan ska stå redo på flygplatsen klockan två på eftermiddagen. ”Ni kan dröja kvar här i palatset en stund till och sedan flyga med det till Schweiz.” Kimi och Piki utväxlar en blick och tycker det låter som ett utmärkt arrangemang. Prinsen knäpper åter med fingrarna och beordrar undersåten som uppenbarat sig att se till att planet och besättningen står redo på flygplatsen.

Man skålar ännu för det lyckade planbytet. Vid niotiden återvänder Kimi och Piki till hotellet, tar sig en tupplur och åker sedan ut till flygplatsen. Prinsens utlovade privatplan med tolv sittplatser har rullat fram, och de utmattade männen kliver ombord. Hemresan till Schweiz kan ta vid. Kimi somnar ögonblickligen.

I Zürich kliver de två männen av och planet återvänder utan passagerare. Ja, kanske är detta slöseriet alla talar om, tänker Kimi och Piki, och tar en taxi hem från flygplatsen. Där kan man fortsätta med smuttandet och småpratet, för Piki har inte bråttom någonstans, och ingen ringer heller och frågar var han håller hus, eftersom hans mobil gått sönder i något skede.

Dagen går, sedan en till och en tredje. Vackra, mättade dagar som liknar varandra och som på ett likartat sätt kantrar över i kväll. Under en av dessa dagar, oklart vilken, tittar de på ett videoklipp där fotbollsspelaren Diego Maradona värmer upp inför en match. Vilken fröjd för ögat. Hur kan någon klistra bollen och göra den till en del av sin egen kropp? Hur kan bollen och människan ingå ett så vackert förbund? Männen får en idé.

De hämtar en boll och beslutar sig för att efterlikna Maradona. Är man lite på lyran kan man härma vem som helst. Piki är anfallare och försöker lobba Kimi, som är målvakt. Kimi klistrar bollen och kastar sig på sida, så där som den beundrade multibegåvningen Vesa-Matti Loiri brukar göra. Då hugger det till. Piki tar inte genast stönandet på allvar, utan beskyller Kimi för filmning. Men Kimi filmar inte, vristen har vridit sig; svullnaden är redan påtaglig. Med ens framstår det som osannolikt att Kimi skulle kunna delta i Lotus testkörningar som börjar om några dagar. Men stallet får absolut inte veta hela sanningen om hur skadan uppstått.

Kimi ringer F1-läkaren Aki Hintsa, som uppmanar Kimi att boka tid på hans privatklinik. Man ringer upp bilhandlaren och vännen Jerry som skjutsar Kimi till mottagningen för undersökningar. Inom kort återvänder Kimi på kryckor och med bloduttunnande- och värkmedicin i bagaget. Han har bett Hintsa ringa Lotus så att de ska köpa historien med en gång.

Vristen är becksvart, men humöret är på topp: nu slipper man ju åka till Lotus tester och kan fortsätta dricka, trots det lindriga fysiska handikappet. Kimi kommer plötsligt ihåg att det finns en liten bagagevagn i huset, en sådan där som piccolorna använder för att frakta resväskor. I det här fallet kan den också användas för persontransporter. Piki knuffar runt Kimi från det ena stället till det andra i en guldfärgad vagn.

Vristen är becksvart, men humöret är på topp: nu slipper man ju åka till Lotus tester och kan fortsätta dricka, trots det lindriga fysiska handikappet.

Så småningom går svullnaden ner, men fyllan består. Man får ett infall att besöka Finland, det kalla och avlägsna landet där det bor en massa hyggligt folk. Dessutom ska det snart bli valborg, vårens högtid. Alltså åker man iväg.

När Kimi och Piki anlänt till Helsingfors beger de sig omedelbart till krogen Karaoke Bar Restroom, där vännerna hälsar dem välkomna och glädjen står högt i tak. Det är kul att träffa alla gamla kompisar igen. Vännerna berättar att de förgäves försökt få kontakt med resenärerna. Kimi och Piki förklarar orsaken till radiotystnaden: den ena telefonen är våt, den andra trasig.

Man dricker några drinkar till vårens och vänskapens ära. Sedan beställer man in några till, och plötsligt vaknar man upp till insikten att hela veckoslutet gått i rumlandets tecken. Strax är det redan valborgsmässoafton, festdagen framför andra. I det här skedet har Kimis och Pikis duo svällt ut till ett större sällskap. Man har förflyttat sig till maskinhallen på Klevvägen i Esbo, närmare bestämt till baren och bastun på övervåningen. Där får man agera fritt, fjärran från den svekfulla världen. Lagom till första maj flyttar man ut till Kimis sommarhus på Porkala udd.

Dagarna vinglar fram, nätterna kryper på alla fyra.

Snacket stampar på stället, idéerna krymper ihop.

Dags att byta miljö. Man kläcker idén att åka till gamla goda Kannunkulma, förortspuben i Esbo centrum. Jukka Poika råkar ha en spelning där just då. Det är den tredje maj, och någon påpekar att det är dag nummer tolv. Kimi och Piki hajar till: de har druckit tolv dagar i sträck. Fast äsch, lika bra att inte tänka på det just nu, bättre att rikta blickarna framåt. Jukka Poika spelar en gungande reggae med schlagerinslag som fastnar. Den påminner om Kimis och Pikis lätt omtöcknade inre värld som slår lite i otakt.

I något skede, under en av dessa dagar, befinner man sig på övervåningen i maskinhallen. Piki vaknar till en underlig syn: Kimi dricker ur en pytteliten bägare. Nej, det är ingen bägare, utan den lilla löstagbara skålen till takkronan som man stoppar ner stearinljuset i. Kimi har fyllt skålen med rödvin. Tja, varför inte, egentligen? På kvällen åker man ännu ut till Porkala udd och badar bastu. Det blir måndag, man tar sig en återställare, konstaterar att man nått vägs ände. Sexton dagar. Det är fullbordat. Sällskapet skingras som maskrosfjun i vinden.

Jaha, konstaterar Kimi, i övermorgon är det onsdag. På torsdag börjar GP-tävlingen i Barcelona. Det betyder att man måste resa ner på onsdag.

Om två dagar. På två dygn borde väl alkoholen försvinna ur kroppen, eller hur? Det påverkar väl inte formen att man inte kört bil på tre veckor?

På onsdag följer vännerna Kimi till flygplatsen. Flaskan ersätts av ratten, och han greppar den av gammal vana. Banan är välbekant, farten hans andra natur. I deltävlingen i Barcelona kör Kimi i mål som trea.

”Glad morsdag till alla mammor”, säger han på presskonferensen.

FOTO: RISTO MUSTA

Ögongodis, sinnesfrid

ÖGONGODIS, SINNESFRID

Midsommar 2003, Porkala udd. Kimis sommarbostad kryllar av gäster. Unga vuxna, vänner och bekantas bekanta.

Kimis och Minttus blickar möts. De känner till varandra, men inte mer än så. Första gången sågs de på en liknande fest två år innan. Då var Minttu ännu i ett parförhållande, och Kimi var gift. Nu lever Kimi i praktiken i hemskillnad, medan Minttu är singel.

Allt är med andra ord öppet. Och samtidigt låst. För Minttu kan inte föreställa sig att hon skulle falla för någon som har rykte om sig att vara en slarver. I synnerhet inte nu när hon bor i en egen lägenhet och är övertygad om att hon inte vill ha ett förhållande med någon på ett bra tag. Men samtidigt märker Minttu att hon har sällsynt roligt i Kimis sällskap, ja, han är en människa som det vore kul att ha som vän. Men absolut ingenting mer, för blir man kär i en sorglös karl av den sorten får man sig bara på tafsen, det är hon övertygad om.

Festen fortsätter, men mötet avsätter spår.

Efter midsommar väntar Grand Prix-loppet på Silverstone. Allt supande får Kimis kropp att rista till, han känner sig labil. Tillsammans med Sami Visa flyger han till England. Sami har kepsaffärer på gång med Lotus, och i samma veva ska han höra sig för om Kimis uteblivna löner. Löner som föraren aldrig kommer att se röken av.

Kimi har lovat ratta Lotus sportbilar under ett PR-event på det gamla flygfältet som ligger strax intill fabriken. Det har den bakfulle racerföraren ingenting emot. Kimi kör och svettas samtidigt ut all gammal sprit ur kroppen. Det är en plaskvåt och nöjd förare som kliver ur bilen; han har fått tillbaka känslan för körandet, alkoholen är ett minne blott. Sami är både road och förskräckt.

I själva loppet kör Kimi i mål som sjua. Den följande deltävlingen går på Nürburgring i Tyskland. Där blir Kimi fyra. Hyfsade lopp båda två, men ingenting som fastnar i minnet. Inte för att där skulle finnas särskilt mycket plats heller – det upptas nämligen helt av Minttu; flygvärdinnan

som är anställd av Flybe, och som har sitt eget liv på jobbet och i sitt hem på Mannerheimvägen, mitt i Helsingfors.

Det blir en tre veckors paus i tävlingarna. Nästa lopp körs inte förrän den tjugoåttonde juli, i Ungern.

När Kimi återvänder till Finland är han rastlös, ja, det har han varit redan en längre tid. Vänner och bekanta är bekymrade över hans livssituation. Även om han har flyt på jobbet, det vill säga i bilen, verkar inte allt vara under kontroll.

I mitten av juli ringer Minttus telefon. Det är Kimi som undrar om hon vill hälsa på ute vid stugan på Porkala udd. Minttu blir förskräckt och frågar om det kommer några andra gäster, van som hon är vid att Kimi ständigt omger sig med festprissar. Nej, här är ingen annan, svarar Kimi. Minttu är i valet och kvalet. Kimi gör allt för att övertala henne. Till slut faller hon till föga, trots att hon är lite ängslig.

Kimi är skör och rädd. Han grips plötsligt av panik och frågar om Minttu kan tänka sig att följa med honom till Ungern, som moraliskt stöd.

Den artonde juli skriver Kimi ett sms till vännen Kimmo Pikkarainen: ”Jag tar risken och bjuder ut Minttu till stugan.”

Och Minttu åker ut, med ödesmättade och vackra konsekvenser.

Sommarfesterna fortsätter, men något har tagit slut: flackandet, sökandet och ovissheten är över. Kimi är uppfylld av en ny visshet. Eller åtminstone nästan.

”Jag är på stugan. Sänker sprit.” Sms:et till Pikkarainen den tjugotredje juli vittnar om en orolig själ och sommarens sorglöshet. Meddelandet är skrivet fem dagar före Grand Prix-loppet i Ungern. Kimi är skör och rädd. Han grips plötsligt av panik och frågar om Minttu kan tänka sig att följa med honom till Ungern, som moraliskt stöd. Minttu tackar ja, och några av hennes väninnor följer också med. Onsdag är den sista spritbemängda dagen. På torsdag står deltävlingens presskonferens på schemat.

Kimi är bakfull men kör ändå i mål som tvåa. Vilket givetvis måste firas. Samtidigt pågår förhandlingarna med Ferrari. Och så har han Minttu vid sin sida. De dejtar inte, men någonting har hänt. Kimi ber att hon ska

stanna kvar. Ännu vet han inte om att det här ska bli den sista långa supperioden i hans liv.

När festsällskapet återvänder från Ungern tar man vid där man blev, det vill säga man stirrar ner i glaset. Kimis och Minttus gäng åker och spelar minigolf och hamnar i skvallertidningen. Fotot är suddigt, som sig bör. Minttu, som kände sig frusen, bär en munkjacka som tillhör Piki Pikkarainens son. Kimi står med en burk i handen. De blivande äkta makarna förevigas med ett långt objektiv från en buske.

Man fortsätter sommaren som om den vore den sista. Vid det här laget borde Kimi redan ha undertecknat avtalet med Ferrari, men några detaljer i kontraktet saknas fortfarande. Under tiden bestämmer man sig för att åka till Poker Run-eventet i Hangö. Kimi insisterar på att Minttu ska följa med, trots att sällskapet är både högljutt och mansdominerat. Hon hakar på i alla fall. Man får låna Teemu Selännes båt, men det är fortfarande något som saknas: en livvakt. Man ringer runt till diverse bekanta och anställer till slut en storväxt kille för några tusenlappar. Sedan bär det av ut till havs.

I skärgården ringer Kimis telefon. Det gäller kontraktet med Ferrari. Kimi pratar en stund och upplyser sedan sällskapet om att kontraktet nu är klappat och klart. Alltså slipper man tänka mer på den saken. Kimi slänger telefonen i vattnet.

November 2017, Baar, Schweiz. Knappt treårige Robin busar med sin pappa i vardagsrummet, halvåriga Rianna sover. Minttu och jag sitter i tystnaden i sidorummet. Hon tänker tillbaka på sommaren 2013, en av vändpunkterna hittills i hennes liv. En märkvärdig och splittrad sommar, som övergick i en lugnare höst.

”Jag är glad att jag träffade Kimi i ett senare skede och inte när han var i tjugoårsåldern. Att han redan hade genomlevt den perioden. Själv har jag ju också gjort dumma saker, festat och druckit och så. Och visst kan man fortfarande slå runt, fast inte på samma sätt som förr. Men har man inte gjort eller upplevt saker som ung kan det hända att man får ett skov när man är fyrtio eller femtio. Så pass mycket har jag häckat på barer i mina dar att jag vet att jag sett alldeles tillräckligt av den världen.”

Minttus uppfattning om Kimi vid den här tidpunkten var både diffus och kaotisk. Samma bild, med andra ord, som majoriteten av folk har av

Kimi. Bilden är knappast felaktig, men ändå så pass svartvit att den skär i ögonen.

”Naturligtvis påverkades jag i början av att jag bara kände till Kimi via media. Men ganska snabbt började jag se hur han på riktigt bemötte sina närmaste. Det första jag fastnade för var faktiskt hans sinne för humor; jag kunde garva i flera dagar åt hans skämt. Och så såg jag ju hur han behandlade sina nära och kära. Det framgick att han hade hjälpt sina vänner vid åtskilliga tillfällen.”

November 2017, Krapihovi, Tusby. Framför mig sitter ett sextiotreårigt förvaltningsproffs som nyss gått i pension. Kimmo Virtanen är Minttus pappa och Kimis svärfar. Han blev lika överraskad av dotterns val av pojkvän som alla andra. I början spelade Minttu hemlighetsfull och hävdade att Kimi och hon bara var vänner. I den tron levde också Kimmo rätt länge – tills dottern erkände att paret de facto sällskapade.

”Min första reaktion var förstås en viss ambivalens. I synnerhet som jag följt med Formel 1 och vet ganska mycket om sporten. Och om Kimi. Men den offentliga bilden krackelerade snabbt när man väl träffade själva karlen.”

Kimmo minns fortfarande det första mötet:

”Minttu och Kimi hälsade på hos mig i Tusby hösten 2013. Jag hade en Fiat 500 och skulle byta till vinterdäck. Jag sa att de skulle ta däcken med sig. Kimi var inte särskilt pratsam, men ytterst artig. Ändå var det hans förtjänst att vi började prata, för efter fikat sa han att vi skulle gå ut och byta däcken. Jag svarade att det regnade och att jag kunde be dom fixa det borta vid macken i stället. Då sa Kimi: ”Nej, jag tycker vi går ut tillsammans och byter dem med en gång.”

November 2017, Baar, Schweiz. Minttu har kilat in till Rianna som nyss vaknat ur sin middagssömn. Kimi ligger på divanen och försöker svara på frågan som äkta par fått höra en miljard gånger, överallt och alltid: Vad var det hos henne som du förälskade dig i?

Kimi muttrar något, funderar, blir blyg, byter ställning, trevar efter orden.

”Inte går det riktigt att peka ut nån enskild faktor som skulle vara avgörande när man blir förtjust i nån. Grejen är att vi alltid gillat varann

och haft en massa att prata om. Men visst handlar det också om att den andra har ett yttre som tilltalar en.”

Sedan blir han allvarligare.

”I det förra förhållandet var man hela tiden skraj för att bli fast för det ena eller det andra. Varje gång skvallerblaskan Seiska kom ut fick man oroa sig för vad där skulle stå. Man ljuger och veckan därpå försöker man febrilt komma ihåg hur det hela skulle bortförklaras den här gången. Jag sa till Minttu att om vi blir ihop så är det slut med lögnerna och vänsterprasslet. Jag vill aldrig mer uppleva det helvete och den ångest som lögnerna ger upphov till.”

Samma rum, följande dag. Minttu tänker tillbaka på 2013 och den snabba händelseutvecklingen under hösten.

”Efter sommaren blev det mer seriöst, och det funkade inte längre att streta emot. Till slut gick allt jättesnabbt. Jag är inte en människa som behöver en massa eget utrymme, och det är inte Kimi heller. Faktum är att vi gör väldigt mycket tillsammans, ja, det mesta, faktiskt. Jag har heller aldrig haft en känsla av att Kimi skulle tycka att jag är i vägen, tvärtom: han visar alltid tydligt att han uppskattar min närvaro. Om jag jämför Kimi med andra förhållanden jag haft så är det uttryckligen hans sätt att ta hänsyn till andra människor som sticker ut. Jag fick heller aldrig intrycket att han skulle ha tagit saker och ting för givna efter bara några månader. Kimi visar hela tiden, varje dag, att vi hör ihop.”

Sommarens osäkerhet övergick i höstens visshet. Minttu flyttade in på Svejdeholmen och fortsatte att arbeta som förut. När Kimi åkte på sina arbetsresor bodde hon ensam i hemmet. Kimis önskan var att Minttu skulle sluta arbeta så att de fick mer tid för varandra.

”I början var jag starkt emot det, för jag har alltid jobbat och försörjt mig själv. Jag försökte förklara att om det skulle visa sig att relationen inte funkade, så kan jag inte bara ringa och be att få jobbet tillbaka. Med andra ord var jag tvungen att vara bombsäker. Det var inget lätt beslut. Vi saknade förstås varann hela tiden, vilket gjorde det lättare att komma fram till ett avgörande. Men det var ändå svårt att ge upp den egna självständigheten. Kring första maj 2014 gjorde jag mitt sista skift, och flyttade in här. Och sen kom ju Robin ganska snabbt efter det.”

Och Rianna. Mycket har hänt på fyra år. Mycket har också gått förlorat. En mor och en far, till exempel. Minttus mamma dog 2006, Kimis pappa fyra år senare. Minttu och Kimi har både sett död och gett liv. Och så har de ganska mycket gemensamt, ett faktum som inte undgått Minttus pappa, Kimmo.

”Minttu är rådig och tävlingsinriktad som få, hon har alltid velat vara på det vinnande laget. Segerviljan har hon ärvt av mig. Dessutom gillar Kimi och hon ganska likadana saker.”

Kimi ligger på soffan och funderar på Minttu:

”Grälar man inte alls är det något som gått snett. Minttu är också en riktig tjurskalle, så om vi börjar tjafsa är vi lika goda kålsupare båda två. Jag uppskattar också att Minttu är sträng, inte i den bemärkelsen att hon skulle bestämma, men hon är strikt, ingen mes. Grejen är att med mig måste man vara ganska bestämd, annars blir det ingenting. Det är bra med ett häftigt temperament. Det tilltalar mig. Om ingenting spelar någon roll, blir livet meningslöst.”

Säger en man som också levt ett liv där just ingenting spelade någon roll.

Santander

På högvarv

PÅ HÖGVARV

”Min puls är min egendom. Den tillhör inte FIA.”

Strax intill lillfingret på Kimis vänstra racinghandske sitter en sensor som internationella bilsportförbundet, FIA, låtit sy in. Den mäter blodets syresättning, pulsen och annan viktig biometrisk information om förarens kroppsfunktioner. FIA:s önskan var att förarnas tävlingspulsar hela tiden skulle vara synliga för åskådarna, men förarna vägrade. Pulsen är förarnas egendom, hjärtat tillhör dess ägare.

Från början har sensorn dock inte utvecklats i underhållningssyfte, utan för krissituationer. Hamnar bilen i kläm i en krasch eller efter en utkörning, och man inte kommer åt eller får radiokontakt med föraren, kan den medicinska räddningspersonalen med sensorns hjälp bedöma hur föraren mår och huruvida bilen omedelbart bör lyftas fram eller inte.

Kimi berättar att han aldrig mätt pulsen under ett lopp, däremot har man studerat den under träningarna. Under de högeffektiva träningspassen Mark Arnall höll i början av året låg snittpulsen under en tjugo minuters intervall på 173, ibland var den uppe i 192.

”En gammal man har svårt att få upp den, men jag har för mig att pulsen i något skede legat kring tvåhundra”, flinar Kimi. ”Däremot tror jag inte den ligger särskilt högt under ett lopp.”

Med sin kruttorra humor lyckas Kimi ta udden av den inneboende dramatiken i F1. Faktum är att förarens puls varierar kraftigt under tävlingens gång. Men hur ser pulsfrekvensen ut under loppet hos ett hängivet fan? Ens käresta? Eller hos förarens mamma?

När en tävlingshelg i Formel 1 kör i gång kommer folk upp i högvarv världen över. År 2017 följde uppskattningsvis 350 miljoner människor med sporten via tv eller andra plattformar, medan över fyra miljoner fans såg de olika GP-loppen på ort och ställe. I Finland följer cirka 300 000 människor varje deltävling. Det är en brokig skara som består av allt från extatiska fans till mer analytiska åskådare som noggrant följer med varje

träning, kval och tävlingslopp och som också är insatta i allt från sektorer till taktik.

Fyrtioåttaårige Petri Vaulamo, försäljningschef på Toyota i Gruvsta, tillhör den senare kategorin. Att vara analytisk betyder i hans fall inte att man är kolugn, tvärtom: varje tävlingshelg lever han helhjärtat med i Kimis öden, i både med- och motgång. Det som skiljer Vaulamo från den hänryckta supportern är det ingenjörsmässiga intresse han hyser för sporten. I familjen Vaulamo, som består av fyra personer, har man för länge sedan anpassat sig till att Petri är frånvarande under tävlingshelgerna, trots att han sitter framför 55-tumsteven i vardagsrummet hemma i Klövskog. Kroppen må befinna sig i nuet, men mentalt är Vaulamo någonstans långt borta – i Kimis bil på målrakan eller i kurvan i tredje sektorn.

”När ett tävlingsveckoslut närmar sig förändras jag redan i början av veckan. Tankarna börjar kretsa kring det kommande loppet. Ofta tittar jag på tävlingen tillsammans med min bror, Mika. Några gånger per säsong brukar jag också åka ner och följa med tävlingarna live – det brukar inte bli fler lopp än så, för resorna tar lätt fyra eller fem dar i anspråk.”

Jag träffar Vaulamo efter Kimis misslyckade lopp i Bahrain. Den katastrofala tävlingen slutade med att Francesco Cigarini, en av de anställda i Ferraris depåpersonal, kom i kläm under Kimis vänstra bakhjul vid ett misslyckat depåstopp och fick föras till sjukhus i ilfart. Cigarinis operation gick bra och han är redan på bättringsvägen.

Det är även Petri Vaulamo, för nästa tävling väntar redan bakom hörnet, närmare bestämt kommande vecka i Shanghai. Nu ligger allt fokus på den – en taktik han försökt tillämpa efter varje misslyckat lopp.

”Hela söndagskvällen kändes det jobbigt. Men livet går vidare. Det gäller att ha rätt prioriteringar. I går fick jag en liten uppsträckning av frun eftersom svordomarna haglade väl tätt. Grejen är att jag tänder till på nolltid och lugnar mig lika snabbt, i det avseendet är jag en intervallmänniska. Bahrains GP var ju ett kvällslopp här hos oss, från klockan nio till tio. Om loppet hade tagit slut redan vid tretiden på eftermiddagen skulle sorgetiden ha blivit lite längre.”

Rätt prioriteringar, alltså. Det låter förnuftigt. Fast om Kimi varit otursförföljd under en tävling är förnuftet som bortblåst, då får känslorna

fritt spelrum. Å andra sidan är Vaulamo så pass erfaren att kasten inte är lika tvära som förr. Bakom sig har han nämligen en lång historia som formelfantast. Han följde med grenen redan då Keijo ”Keke” Rosberg vann VM-titeln 1982, på 1990-talet tändes gnistan på allvar och när Räikkönen gjorde entré var han såld. Kimi kändes genast speciell; här var en förare som ständigt blickade framåt, aldrig grämde sig över eller ältade det som hänt och inte skällde på sina medtävlare eller gav överflödiga kommentarer. Fortfarande ligger Kimis natur, kroppsspråk och körstil Vaulamo varmt om hjärtat, men i dag har han ett bredare perspektiv på hela grenen.

”Det är många detaljer att hålla koll på: sektortider, däckblandningar, varvtider, tiondelssekunder och vissa kurvor. Om en förare gör ett misstag gäller det också att se om han lyckas bättre på samma ställe på nästa varv. I dag är tekniken så utvecklad att man kan följa med många saker samtidigt.”

På Vaulamos arbetsplats finns även andra formelfans. ”Efter en seger står glädjen högt i tak. Det påverkar helt klart stämningen på jobbet. Med glimten i ögat skulle man kunna säga att det lönar sig att handla en bil måndagen efter en lyckad tävlingshelg.”

Vi kommer överens om att Vaulamo ska aktivera sin pulsklocka under Kinas GP. Jag vill veta mer om känslor som mäts på teknisk väg.

14.4.2018. Shanghai International Circuit. Kl. 9:10. Kimis bil har nummer 7 och startar från ruta två.

De gröna lamporna tänds. Min tippning är att Kimis puls just nu ligger kring 130. Första kurvan. Pulsen är uppe i cirka 170–180. Tanken övergår till instinkt, instinkten till rörelse. Bilarna kör nästan däck mot däck, minsta felaktiga rörelse och man är ute ur spelet. Nu har kroppen kört över sinnet och vid ingången till första kurvan har siffran på pulsmätaren studsat upp till 180. Kimi får en bättre start, Sebastian blockerar spåret, Kimi tvingas väja. Valtteri Bottas och Max Verstappen smiter förbi. Den exakta pulsen är oklar, irritationen obestämd.

Klövskog, Finland, Vaulamos hjärta. För en halvtimme sedan låg vilopulsen ännu på 70, i första svängen är den redan uppe i närmare etthundra. Petri Vaulamos tankar irrar, missmodet håller på att ta överhanden. Just nu ligger Kimi fyra, kvalet gick strålande och under hela

försäsongen har han varit snabbare än Sebastian Vettel. Ändå ligger han på fjärde plats, ja, frågan är om det kommer att gå i snigelfart framöver, tvingar stallet Kimi att göra smutsjobbet för Sebastians räkning? Bilarna lägger sig i kö. Är allt hopp ute?

Baar, Schweiz. Minttu Räikkönens puls stegras till samma maxnivå som hos en människa i toppform, hjärnan kokar. Hon studsar upp ur soffan och stänger av teven. Kimis tävling är förstörd, loppet är kört. Minttu får en impuls att skicka ett sms till Ferraris ledning och säga några sanningens ord om Sebastian Vettels agerande i slutet av startrakan. Hon försöker samla sig, men för en tävlingsinriktad människa är det inte så lätt. Hon betraktar loppet genom kimifärgade glasögon.

Esbo, Finland. Kimis mamma sitter med hjärtat i halsgropen och följer med sonens lopp. Paula Räikkönen saknar pulsklocka, men det är hennes barn. Framför Paula står ett glas vatten, en konjak och en öl. Det jobbigaste är starten, då skjuter pulsen i höjden. Några gånger har Paula följt med loppet från depån, men hon har aldrig känt sig riktigt hemma där. Då är det betydligt trevligare att titta på tävlingen i sitt eget hem, i ett mindre sällskap med folk man känner. Belgiska GP är den enda tävling hon brukar åka till regelbundet.

Nu ligger Kimi sexa, pulsen är låg, det här är rena söndagskörningen. Ända tills han ställs inför en helt ny situation: en krasch. Max Verstappen kör dumt och rakt in i sidan på Sebastian, bilarna snurrar runt, på tre sekunder förändras allt. Nu ligger Kimi trea, pulsen är obestämd. I samma sekund pendlar Paula Räikkönens puls en stund mellan 105 och 115. Det bubblar i henne av glädje, hon måste ringa till sin bror som ännu en halv timme innan meddelat att han vägrar se ett enda lopp mer så länge han lever. Folks hänförelse gör att sinnesstämningarna pendlar från den ena ytterligheten till den andra. Att vara Formel 1-anhängare är en allvarlig åkomma.

Resan är lång fram till årets slut. Hjärtat kommer att gå på sina egna varv ännu många gånger innan den sista deltävlingen körts i Abu Dhabi i november.

Sami Visa befinner sig i Shanghai. Han vet att hemma i Schweiz klappar ett visst hjärta för en specifik förare. Vad han inte vet är att Minttu knäppt av teven efter första kurvan. Nu ringer han upp henne och är eld och lågor över Kimis tredjeplacering. Minttu, som är omedveten om

händelseutvecklingen, blir perplex och berättar att hon inte klarat av att följa loppet längre än till första svängen. Sami suckar.

Kimi kniper en tredjeplacering i ett lopp där han alldeles nyss såg ut att högst rulla i mål på en blygsam sjätte plats; han kniper en pallplacering tack vare de andras otur och Verstappens hjärnsläpp. Vaulamos puls sjunker till 70, lättnaden och sinnesron sänker sig tre meter från teven. En deltävling är över, arton återstår. Resan är lång fram till årets slut. Hjärtat kommer att gå på sina egna varv ännu många gånger innan den sista deltävlingen körts i Abu Dhabi i november.

Toyota Gruvsta, Vanda. Måndagen efter loppet. Försäljningschefen Vaulamo skakar hand, ansiktet spricker upp i ett leende. Det är ett leende som härstammar från Kina trots att han tillbringat hela veckoslutet i Klövskog. Vi slår oss ner för att gå igenom händelserna en gång till och för att analysera data kring helgens pulsmätningar. Karln må säga vad han vill, men mätaren berättar sanningen.

Under gårdagen gick Vaulamo från förtvivlan till lättnad. Under fredagens fria träningar låg pulsen ännu kring det normala, men redan i början av lördagskvalet steg den avsevärt. I den avgörande sista sektorn var Vaulamos puls uppe i mellan 90 och 100, för alldeles på slutet slog Sebastian Vettel Kimis tid. Under loppet pendlade pulsen mellan 85 och 95.

Vaulamo visar upp en gåva han fått av en affärsbekant samma morgon. Det är en tavla som avbildar en incident under Monacos Grand Prix 1982. På bilden blockerar Ayrton Senna Nigel Mansell. Ett mystiskt sammanträffande att han fått tavlan just i dag, tycker Vaulamo, eftersom Sebastian gjorde exakt samma sak åt Kimi dagen innan.

Vaulamo berättar att åren då Kimi körde rally och inte Formel 1 var en plåga. Mellanperioden kändes tom, ingen av de andra förarna väckte något intresse. Visst, han är medveten om att Kimi kanske inte kör särskilt länge till, men det är onödigt att bekymra sig över sådant på förhand. Säsongen är lång, pulsen kommer att stiga ännu många gånger.

Säsongen är lång även för Minttu Räikkönen, som väntar på den dag då maken inte längre ska ge sig av. Vid deltävlingen i Baku följde hon med allting på ort och ställe – med pulsklocka. Första kvalet: 74. Andra: 128. Och tredje: 156. Vid tävlingsstart låg pulsen på 169.

Paula, som saknar pulsklocka, tycker själv att hon varit alldeles tillräckligt nervös i sina dagar. Både vid banan och utanför den. I dag är vilopulsen den bästa pulsen.

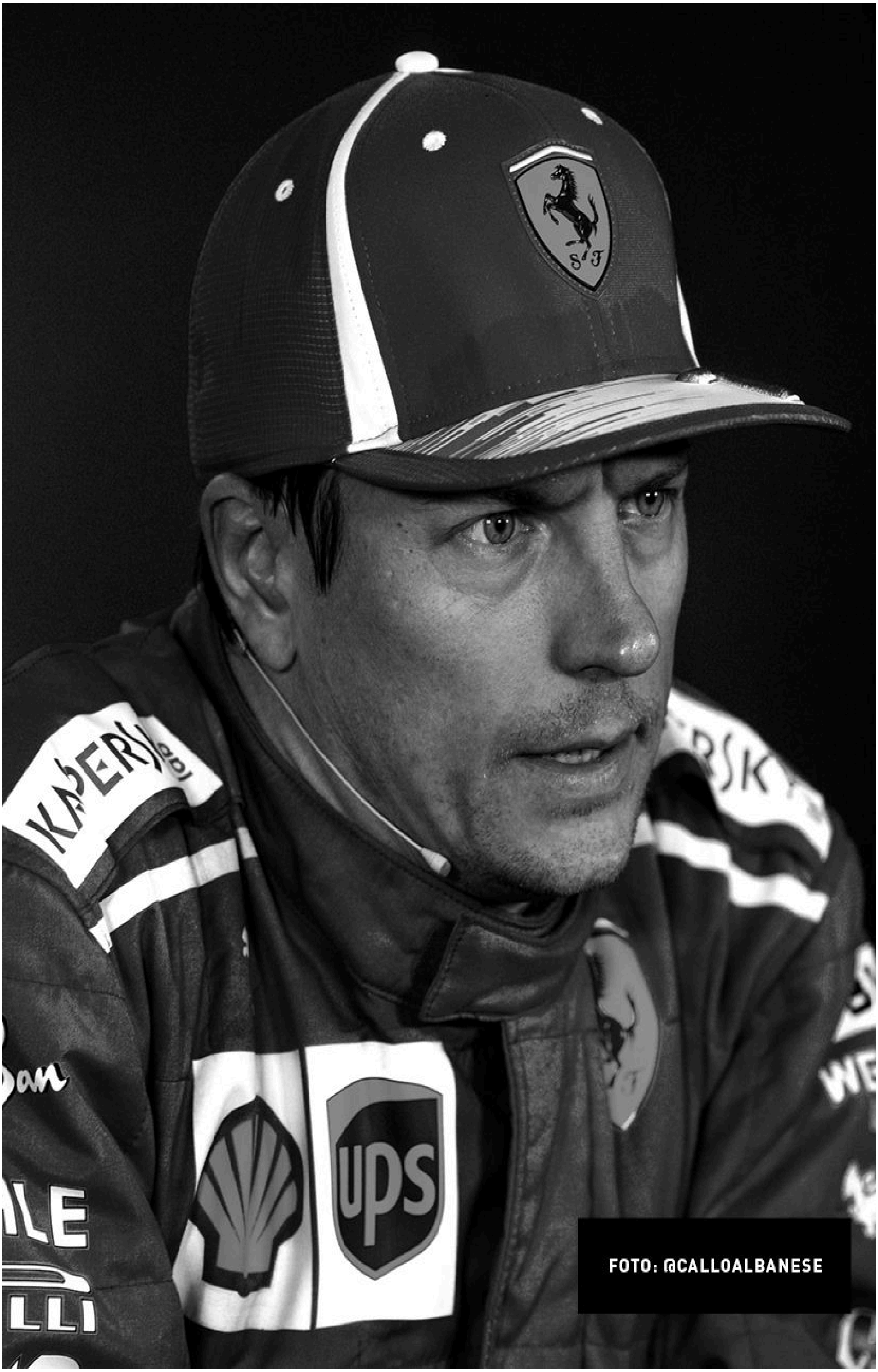


FOTO: @CALLOALBANESE

Kom vi hit för att köra eller prata?

KOM VI HIT FÖR ATT KÖRA ELLER PRATA?

Baar, Schweiz. Slutet av februari, starten på F1-året 2018. Vi landar på Zürichs flygplats – Kimis alltiallo, Sami Visa, Minttus pappa, Kimmo Virtanen och jag. Nästa dag, på lördag, ansluter sig också fystränaren Mark Arnall. Från Zürich flyger vi vidare till Barcelona där den nya bilen ska testas för första gången. Samtidigt är detta också den officiella inledningen på formelförarnas arbetsår och resecirkus.

Sami avslöjar att det här också är startskottet för papperskriget. De länder som inte hör till EU kräver arbetstillstånd av förarna – för arbetet betalar man källskatt. Till en del länder krävs det arbetsvisum. Inkomstskatten betalas enligt normal praxis i respektive förares hemland. Med andra ord turnerar stallen världen runt likt rockband. F1-förarens gig räcker i genomsnitt cirka fem dagar, men för stallets personal handlar det om längre perioder än så.

På Zürichs flygplats möts vi av Kimi som gömmer sig bakom en keps och svarta solglasögon. Han är slank och kvick i vändningarna. Senast sågs vi vid årsskiftet. På två månader har ansiktet smalnat av, kinderna är aningen inbucklade. Säsongen närmar sig, och Mark Arnalls intensiva träning har gett resultat: Kimi har tappat 3,2 kilo på gymgolvet. Enligt stallets rekommendation ska en förare väga högst sjuttiotre kilo, iförd tävlingsdräkt, skor och hjälm. Just nu är Kimi rejält under den gränsen. I kvalificeringen betyder varje kilo en extra tiondelssekund. De ytterst små marginalerna tvingar en att träna stenhårt och äta smart. Det här är en gren för smala män.

Kimi plockar med sig en kaffe och en croissant från flygplatsen och tar sig småskuttande fram till sin nya tjänstebil. Vi stuvar in våra grejer i en stor Fiat Talento, en praktisk skåpbil av samma sort som Kimi vande sig vid redan under sin kartingperiod. Fast då var bilarna aldrig splitternya, förstås.

Vi kliver in. Kimi är på gott humör, ända tills Sami kommenterar den manuella växellådan. Bilen som Kimi beställde var en automat, men när firman körde in den på gården var det en med manuell växel. Kimi

mumlar något om att kärran kommer att bytas ut i rödaste rappet. Vi lämnar ämnet därhän.

Trots att testerna inte börjar förrän på måndag, flyger vi till Barcelona redan tidigt på lördagskvällen. Kimis arbete inleds med en Filming Day-dag, då man spelar in material för sponsorernas och Ferraris interna bruk.

Lördag morgon, klockan 7:30. Vi har gått upp redan vid sex för att följa med femmilen i vinter-OS. Med blossande röda kinder skidar Finlands hopp, Iivo Niskanen, ifrån resten av startfältet.

Då ringer det plötsligt på dörren. Vem i all världen kan det vara vid den här tiden på dygnet? Vem är det som har mage att avbryta oss mitt i vår intensiva OS-studio?

Minttu kommer ner från övervåningen och går och öppnar. In kliver en funktionär utsänd av schweiziska antidopingkommittén. Schyst timing, stig på. Vi utväxlar morgonhälsningar och påpekar att det kan dröja ett tag innan idrottaren kommer ner. Funktionären beklagar tidpunkten, men tillägger att de är i sin fulla rätt att dyka upp tidigt på morgonen. Vi nickar och försöker samtidigt följa med Iivo Niskanens lopp. Det hjälper att vi tittar: han vinner OS-guld.

Under tiden sitter kontrollfunktionären lite förlägen på vardagsrumssoffan. Vid hans fötter vilar en portfölj. Han signalerar med en min att han bara gör sitt jobb. Vi får veta att Mark Arnall är tvungen att förmedla Kimis tidsschema till funktionärerna, så att de ska kunna avlägga ett besök när de vet att han säkert är hemma. Om ingen öppnar dörren betraktas det uteblivna provet som positivt.

Nu har Minttu lyckats ruska liv i Kimi som surmulen hasar sig nerför trappan. Samtidigt gör Iivo Niskanen segergesten i teverutan, varefter han leds bort till vänster av en tävlingsfunktionär. Uppenbarligen ska Iivo avge ett likadant prov som Kimi här i Schweiz. Funktionären reser sig från soffan, tar upp sin portfölj och följer efter den surmulne och muttrande föraren. Det hela är snabbt överstökat. Provtagaren berättar att han testat den schweiziske skidåkaren Dario Cologna tjugo gånger sedan september i fjol. Kimi verkar måttligt intresserad, han går ut i köket, kokar gröt, strör över lite bär, slevar i sig anrättningen och går sedan tillbaka upp och lägger sig. Klockan är 10.07.

Uppladdningen inför den nya säsongen har redan börjat, alltså är det skäl att vila en stund till. Och den stunden blir lång. Föraren syns inte till på ett bra tag. Till slut kommer han ner 13.07. Avfärden till Zürichs flygplats är inprickad till 15.30. Kvällen innan försvann Kimi in i sovrummet med Robin redan vid halvniotiden. Han har alltså sovit i fjorton timmar, minus tiden det tog att ge dopingprovet och hastigt äta en tallrik gröt, vilket tog ungefär en timme. Kimi säger att han sovit oroligt och vaknat flera gånger.

Zürichs flygplats. Vi bordar hyrplanet. Jag erkänner inför mitt ressällskap att jag är lite flygrädd, i synnerhet i sådana här mindre plan. Kimi beklagar saken och påpekar att på just den här modellen fungerar ena vingen inte alltid helt klanderfritt. Men han vill tro att jag ändå fått leva ett rikt liv som en man i min ålder redan kan avstå från med jämnmod.

Så fort vi har landat i Barcelona ställer Kimi in Jump Out-övningarna som han betraktar som överflödiga. Internationella bilsportförbundets Jump Out-test är obligatoriskt, men går inte av stapeln förrän nästa dag. I testet ska föraren krångla sig ur bilen på femton sekunder. Man får inte officiellt testa ett ekipage innan man blivit godkänd.

På grund av den jättelika Mobile World Congress-mässan är samtliga hotell i staden fullbelagda – följaktligen har man bara lyckats boka rum åt Kimi och Mark. Sami och jag får lov att inkvartera oss på Kimis Iceman-yacht som ligger förtöjd i Olympiska hamnen. Båtens egentliga hemmahamn är Vilanova, som ligger fyra mil bort. Kaptenen Masa Kallio och maskinisten Jaska Kononen ansvarar för farkosten och dess uppehåll.

Båten är byggd av Sunseeker och jag har tidigare bara sett den på bild och i videosnuttar. Kimi köpte farkosten 2009 och Masa Kallio har tagit hand om den sedan dess. Kononen, som också sköter tekniken, anställdes 2011.

”Jag hade jobbat här redan i några månader när Kimi dök upp för att partaja med sina polare”, berättar Jaska om sitt första möte med arbetsgivaren. ”Jag följde med hålligånget till fem på morgonen, då jag gick och knöt mig. En halv timme senare väcktes jag av Kimi, som sa: ’Nu blir det Limoncello på akterdäck.’. Jag masade mig upp och mycket riktigt blev det Limoncello på akterdäck. Senare avslöjade Kimi att jag skulle ha fått sparken om jag inte hade krökat med honom den där morgonen. Han sa att han inte litar på folk som inte dricker.”

Masa har ännu längre erfarenhet av yachtens samarbetsförhandlingar:

”Jag har fått kicken hur många gånger som helst. I synnerhet när jag vägrat låta berusade personer köra vattenskotern. Då har jag fått höra att jag är taskig. En gång bad Kimi om skotern. Jag sa: ”Nix, du får inte köra, du är full.” Då föreslog han att vi skulle brottas. Om jag vann skulle han få köra, om jag förlorade skulle han låta bli. Jag tackade nej, förstås. ’Blås i den här’, sa jag. ’Är du nykter får du köra.’ Han blåste 2,1 promille.”

Även om Masa och Jaska bevittnat en del incidenter under båtens brokiga historia som de kanske helst hade sluppit, sätter de högt värde på sin arbetsgivares originella humor. I dag är farkostens äventyrligaste tider redan förbi och av kylskåpsinnehållet är det mineralvattnet som har den största åtgången. Iceman-båten är i toppskick eftersom ägaren vill ha det så. Kimi har själv deltagit i planeringen av farkostens inredning – det gäller såväl färger, material som de noggrant uttänkta detaljerna.

Nu är det arla morgon. Sami och jag tar oss från båten in till hotellet där vi ska haka på Kimi och Mark och åka ut till Circuit de Catalunya. Mark har kört upp bilen från hotellparkeringen, nu väntar vi bara på chauffören. Kimi är försenad. Igen. På banan är han en av världens snabbaste, på hotellet en av de trögaste.

Vi kryssar fram i morgonrusningen. Mark räcker chauffören en ingefära-citrondricka på ungefär en deciliter. Kimi tömmer flaskan i ett svep. Filbytena sker utan blinker, en hastig blick i sidospegeln räcker, luckan är stor nog. Mark frågar om han ska sätta på gps:en. Det behövs inte, navigatorn finns i förarens huvud.

Vi kommer fram till banan, nu väntar Filming Day. Dagen är tillägnad Ferrari och dess sponsorer och är fylld av inspelningar, intervjuer och marknadsföringsjippon för olika syften. Kimi och Sebastian vandrar längs startrakan mot kamerorna, de kör den nya bilen i cirka fem mil, poserar, står bredvid varandra. Överallt vimlar det av rött folk, bland dem en massa fotografer med långa objektiv i högsta hugg; man letar efter nya bildvinklar, byter ljussättning. För en utomstående är allt detta nytt, för förarna är det rutin. Men den spanska vintern kommer som en överraskning för alla. Vädret är kyligt, det faller ett snöblandat regn, testerna är i farozonen. I den här väderleken värms däcken inte upp

ordentligt, snöslasket gör banan blöt, förarna fryser i sina ekipage. Nerverna utsätts för lika stora påfrestningar som bilarna.

Sami knäpper bilder av den nya hjälmen. Under en säsong går det åt cirka 12–16 stycken, plus kopiorna som tillverkas för sponsorernas räkning. Riannas och Robins namn är ingraverade på baksidan, förarens främsta dyrgripar ingår i hjälmdesignern Uffe Tägströms senaste skapelse. Uffe har målat Kimis samtliga hjälmar under karriären. En hjälm kostar cirka 3 000 euro, plus målandet.

Dagen övergår i kväll. Kimi, mannen från norr, har roligt åt nyhetssändningarna på samtliga spanska tevekanaler där upprörda reportrar redogör för den bistra vintern som svept in över landet. Även i Italien har man drabbats av en snarlik tragedi: kaféernas uteserveringar är täckta av snöslask. Folk gestikulerar och slår ut med händerna. Var sjutton kom det här skitregnet ifrån? Kimis åsikt är att spanjorerna vet lika mycket om vintern som en gris vet om en cykel. Vad hjälper det förresten att oja sig – det är bara att dra på sig isfiskeoverallen och ta i med nya friska tag.

Alla hoppas på bättre väder i morgon, annars hotar testerna att bli en torso.

Förhoppningarna slår inte in. Redan på morgonen får den starka vinden Iceman-båten att gunga, och snöslasket träffar en i ansiktet så fort man öppnar dörren till akterdäck. Vi kör ut mot banan övertygade om det inte kommer att bli någon heldagskörning i dag.

En bekant gestalt från nästan samtliga deltävlingar kommer gående mot oss på depåområdet. Turun Sanomats sportjournalist Heikki Kulta har, också han, trott sig lämna ett kallt land för ett varmare. Kulta går omkring och huttrar, men den hägrande säsongen gör honom entusiastisk. Årets deltävling i Bahrain kommer att bli det 350:e F1-loppet han bevakat under karriären. Siffran gör en stum. Kulta är ett vandrande uppslagsverk, en kombination av exalterat fan och analytisk journalist. Jag ber honom sammanfatta Räikkönens styrkor med några ord.

”Att hantera motgångar, på den punkten är han helt exceptionell”, säger Kulta, som följt Kimi hela vägen och alltid trott på hans begåvning, även när andra tvivlat. Kulta var också den första journalist som fick nys om Kimis kontrakt med Sauber.

”Det var under deltävlingen i Malaysia 2000. Jag ringde genast upp Kikka Kuosmanen, som hade hand om Kimis affärer, och frågade om jag kunde få en intervju. Plötsligt ringde min telefon. ’Hej, det är Räikkönen.” Så det började med att han ringde mig. Jag berättade nyheten för den brittiske journalisten Joe Saward som också var i Malaysia. Han bara skrattade och sa: ’Du skämtar?’ Sedan tillade han att om Kimi nånsin körde ett F1-lopp skulle Joe dyka upp utklädd till påven. Tillsvidare har kyrkans man inte synts i depån.”

Heikki Kulta minns mycket väl den inledande fasen av Kimis karriär. Plötsligt hade den blyge, tystlåtne pojken hamnat i centrum av bilsportens populäraste gren. En fisk på torra land.

”På nio frågor av tio svarade han: ’I don’t know.’”

Kulta erkänner att han har svårt att vara helt objektiv under tävlingarnas gång, så pass hängivet lever han med i Kimis prestationer, i både med- och motgång. Kanske är det just denna uppriktighet som gjort att han står på så god fot med Kimi, som i sin tur har ett distanserat, ja, ibland närmast kantigt förhållande till massmedia. Kimi litar på att Kulta håller sig till saken och inte ägnar sig åt onödiga spekulationer.

Enligt Kulta är Kimi unik i sitt slag, ett naturbarn. Han tänker efter innan han uttalar sig, och fattar sig kort.

”Dom andra förarna har monterats på ett annat slags band.” Ett extra plus i kanten får Kimi för sitt sinne för humor. ”Den killen förstår sig ju till och med på Åbohumor”, hojtar Kulta avslutningsvis, innan han skyndar vidare. Här på depåområdet kan man stöta ihop med både en och annan slagfärdig expert som har vägande åsikter om säsongen, trots att det ännu inte körts en enda meter.

Kimis första testdag. Kyligt väder och kyliga däck är ingen lyckad kombination. På första varvet tappar Fernando Alonso ett däck, och testerna avbryts för en stund. Under dagen kör Kimi inalles åttio varv, eller 372 kilometer. I själva tävlingen kör man sextiosex varv, så det finns gott om tid att bekanta sig med banan. Nästa dag är det Sebastian Vettels tur att ratta bilen, medan Kimi tar över igen på onsdagen. Just den här dagen sätter Kimi det tredje snabbaste varvet, men det saknar betydelse. Det enda som räknas är hur bilen känns. Och den känns bra.

I testerna handlar det ofta om samma sak; de olika stallen håller ett öga på varandra, och har man själv bra flyt försöker man kanske dölja det för de andra. Och alla tänker likadant om varandra: hur snabb är den där bilen egentligen, mörkar dom med flit sina hastigheter? Taktikspelet har börjat.

Andra testdagen. Eftersom det är Sebastians tur att köra, chillar Kimi med oss och äter middag på båten. Vi beställer thailändsk mat, mineralvattenflaskorna korkas upp, snacket böljar fram och tillbaka; ordet är fritt och ännu inte på pränt. Kimi pratar på. Han överdriver, drar till med liknelser, gestikulerar, tar till en klassisk svordom, smörjer munlädret, brer på, pauserar och rytmiserar. Som en äkta historieberättare.

Det här är så långt man kan komma från den Kimi som grymtar fram enstaka stavelser åt reportrarna och försvinner från platsen. Den offentliga bilden av Kimi Räikkönen är otydlig, inexakt och ofta knäppt ur ett buskage. Men också den är sann. Saker och ting är som de ser ut. Kimi har levt loppan. Han har gett järnet. Samtidigt är den offentliga bilden också skakig, överexponerad och beskuren. Vilket inte är så konstigt. Kimi har gett upphov till en hel del prat, men själv har han inte pratat nästan alls. Och just därför är skillnaden mellan det offentliga och det privata i hans fall så stor. Eller för att uttrycka det mer exakt: den är avgrundsdjup.

Eftersom stämningen just i dag är så pass avslappnad, passar jag på att fråga det som faller mig in, även med risk för att Kimi tar till ett av sina favoritord: kotelo (finska för fodral).

Det är ett ord han gärna använder för att beskriva en enfaldig eller okunnig person. Jag väljer hellre den senare definitionen för att beskriva mig själv, och beslutar mig för att ställa så enkla frågor som möjligt. Eftersom jag fortfarande inte blivit helt klok på vad körandet egentligen går ut på, ber jag Kimi analysera det lite närmare. Ja, man ser ju nästan ingenting från bilen, till exempel. Bara en sådan sak.

Kimi ger mig en utdragen blick, men börjar berätta i alla fall.

”Från där jag sitter ser jag översta delen av framhjulen, men inte var frontvingen löper. Å andra sidan ser man ju inte var fronten går i en vanlig bil heller. Det är också ganska jobbigt att hela tiden befinna sig i nästan liggande ställning, och så är det förbannat hett i cockpit. I början

kändes det konstigt eftersom man var så van vid att kunna svänga och röra sig i en gokart, men här sitter man nästan som i ett skruvstäd.”

”Däcktrycken är varje gång ett verkligt precisionsarbete. En gång sa en ingenjör till mig att trycket var exakt nog, ’close enough’. Men i den här branschen räcker det fan i mig inte med close enough.”

Mina associationer går till en annan extrem yrkeskategori: Tornkranförarna. De sitter högt uppe i en hytt och står i kontakt med byggarna som stretar på därnere via radion eller skärmen.

Min följande fråga gäller vem föraren snackar med under loppet.

Kimis min säger: fel verb. Man snackar inte när man kör i nästan 300 kilometer i timmen.

”Den enda jag talar med är ingenjören. Under loppet blir det inte så mycket prat, men annars talar vi rätt mycket. Förarens jobb är att berätta hur bilen känns. Teamstaben studerar hela tiden hur bilen beter sig. Under testerna och tävlingshelgerna är all data i online-läge och står i direktkontakt med fabrikerna i Maranello. Där sitter det för övrigt också en hel del experter under loppets gång. Det finns alltså experter vid banan och experter i Maranello. Jag brukar säga att vi säkrar dubbelsäkrandets säkring.”

Vilka detaljer är speciellt viktiga?

”Gasen, bromsarna, fjädringen, stabilitetsregleringar och så vidare. Däcktrycken är varje gång ett verkligt precisionsarbete. En gång sa en ingenjör till mig att trycket var exakt nog, ’close enough’. Men i den här branschen räcker det fan i mig inte med close enough.”

För en oinvigd och utomstående är allt inom grenen av intresse, vilket tyvärr gör att man även ställer irrelevanta frågor.

På Kimis arbetsplats i bilen finns ingen toalett, och han tvingas vistas där långa tider, i en jobbig ställning. Vad händer om han inte hunnit gå på toaletten före ett kval eller lopp?

Kimi suckar och funderar om han ska svara, eller låta frågan stupa på sin egen smaklöshet. Han beslutar sig för att svara. Bra så, eftersom det alltid är möjligt att svaret är intressantare än frågan.

”Det har nog aldrig hänt mig att det skulle ha kommit något större i overallen under en körning. Fast under kvalificeringen har jag ibland pissat, eftersom man kan tvingas vänta i bilen i en timme. Fast då har det nästan bara handlat om vatten, för man har ju tankat vätska hela morgonen. Dessutom är Ferraris overaller röda, så det är ingen som noterat det hela. Jag har haft tur som aldrig drabbats av diarré under ett lopp.”

Allvarligt talat är man oerhört noggrann med både näring och vätskeintag. När föraren sänker sig ner i cockpit ska allt vara i balans, vilket det oftast också är. Mark Arnall försöker fokusera på varje detalj så att det är en rofylld förare som sitter i bilen.

Från den avslappnade pratstunden förflyttar vi oss över till nästa dags tester. I depån stökar mekanikerna kring den strippade bilen. Utan sina kolfiberkarosser och däck ser fordonet ut som en komplicerad och rörig hög med metall. Först när ekipaget får tillbaka sitt röda hölje ser det åter ut som en racerbil av märket SF71H.

Runt bilen flänger samtidigt åtta röda mekaniker som alla har sina specifika uppgifter. De har alla en lön på 3 500–4 000 euro i månaden, plus bonusar och dagpenning. Organisationen har också många anställda vars löner inte når upp till motsvarande siffror, men alla vill jobba på Ferrari. Alla vill bekänna färg.

Plötsligt viskar Sami åt mig att vi måste lämna depån. Jag följer honom lätt generad. Han berättar att Ferraris ledning kommit med kritik och sagt att jag inte får befinna mig i lokaliteterna om jag inte är enhetligt klädd. Man hämtar en röd rock åt mig. Jag drar den på mig och under de följande sex timmarna bekänner alltså även jag färg.

Vintertesterna gör skäl för sitt namn. Det snöblandade regnet står snett i backen, det är kallt med spanska mått mätt, svalt med finska. Stallet meddelar att vi får veta först vid tvåtiden om man kommer att köra i dag eller inte. Plötsligt finns det en massa tid att slå ihjäl, vilket passar bra då Ferraris utrymmen är fulla av folk som säkert har något att berätta om Kimi. Espressomaskinen knorrar, svart kaffe droppar ner i små koppar.

En man som ser så alldaglig ut att han bergsäkert måste vara speciell går förbi. Den viktigaste personen i en organisation är ju vanligtvis den som rör sig tyst i bakgrunden utan att göra större väsen av sig. Ändå omges

personen i fråga av en aura, som om han eller hon stod ovanför allt stök som pågår runt omkring.

I det här fallet heter mannen Louis C. Camilleri, styrelseordförande för tobaksföretaget Philip Morris International. Bolaget är Ferraris största finansiär. Jag kilar över till Sami och frågar om det är möjligt att närma sig denne man. Sami känner Camilleri och förmodar att det hela måste skötas via Ferraris presschef, Alberto Antonini. Sami kollar upp saken med Antonini, som meddelar att Camilleri eventuellt kan intervjuas om några timmar. Samtidigt upplyser Antonini om att den avtalade intervjun med stallchefen Maurizio Arrivabene kan göras omedelbart.

Sagt och gjort. Arrivabene slår sig ner mitt emot mig, och presschefen sätter sig bredvid honom. Jag knäpper på diktafonen, och det gör även Antonini. Här på Ferrari dokumenteras allt.

Stallchefen berättar att han träffade Kimi första gången under mästerskapsåret 2007. Han fäste sig vid något som med åren kommit att bli grundbulten i Kimis yrkesidentitet. ”Det som skiljer Kimi från andra förare är att han tar reda på hur saker och ting ligger till innan han yttrar sig.” Det är allmänt känt att Arrivabene och Kimi kommer bra överens. Vilket inte är så konstigt, för även italienaren är eftertänksam och använder gärna exakta formuleringar. Enligt honom har Kimi aldrig strävat efter att bli en stjärna, och just därför är han en.

Jag kommer att tänka på paradoxen jag bevittnade under deltävlingen i Malaysia: Kimi bjöd nästan inte alls på sig själv inför sina fans, men ändå verkade de nöjda över att de fått så mycket. Arrivabene skrattar när han tänker tillbaka på en gemensam Kinaresa.

”Kimi klev ut genom porten på flygplatsen där hundratals människor stod och väntade på honom. Han bar svarta solglasögon, en svart ryggsäck och alla hoppades att han skulle säga något. Det blev kort och på finska: ’Terve.’”

Arrtivabene nämner ännu en sak som varit utmärkande när det gäller Kimis förhållande till Ferrari: han är lojal. Stallchefen tystnar, som om han själv ville stillna inför de nyss yttrade orden. Faktum är att Kimi varit trogen alla sina stall, i nedförsbackar och motlut, på depågatan och i varenda kurva.

Louis C. Camilleri går förbi och antyder med blicken att vår överenskomna pratstund skulle kunna äga rum med detsamma, så slipper jag vänta i två timmar. Jag tackar Arrivabene för intervjun. Hans handslag är resolut.

Nu är det Camilleris tur. Han berättar att han träffade Kimi första gången 2006 i Paris, när Kimis managers, Dave och Steve Robertson, förhandlade om Ferrarikontraktet hemma hos dåvarande stallchefen Jean Todt.

”Kimi framstod genast som en skärpt kille. Jag gillar folk som kan lyssna. Vid födseln fick vi två öron och två ögon men bara en mun. Den här grabben använder dem i rätt proportion.”

Jag minns plötsligt att Jean Todt sagt ungefär samma sak till mig, fast i lite andra ordalag: Kimi är reserverad och blyg, men rättfram. Camilleri berättar att Kimi och han blivit vänner under årens lopp. De har gått på hockeymatch tillsammans i Camilleris hemstad New York, och Kimi har också besökt hans vingård.

”Kimi gör ingen skillnad på folk. Han bemöter alla likadant, det må sen gälla en direktör eller en städerska. Han har emotionell intelligens. Inom F1-världen finns det en hel del snorkighet, men den sidan saknas helt hos honom.”

Till sist avslöjar Camilleri en intressant detalj från Kimis bröllop. ”Plötsligt reste sig Kimi och höll ett tal – som han inte ens skrivit på förhand. Det gjorde stort intryck och berörde mig djupt. Ja, det var ett av de vackraste tal jag nånsin hört. Han pratade i säkert tio minuter.”

Sedan måste Camilleri skynda vidare till nästa möte. Jag tackar honom för pratstunden. I samma stund råkar Kimi gå förbi, dold bakom ett par svarta glasögon. Han försvinner in i sitt kringskurna rum för att ta sig en tupplur. I dag kanske man inte testar någonting överhuvudtaget och inte kör en endaste meter. Kom vi hit för att köra eller prata? Ja, den här gången kom vi faktiskt hit för att prata.

FOTO: KARI HOTAKAINEN

Slutet är en början

SLUTET ÄR EN BÖRJAN

Baar, Schweiz, slutet av april 2018. Skelettet omges av ett tunt lager kött. Köttet pärlar, dryper av svett. Kroppen har inga åsikter, eller åtminstone är det ingen som frågar efter dem.

Fystränaren Mark Arnall står och väljer bland träningsbanden han håller i handen för att hitta ett som ger maximal effekt. Klockan är 11, passet räcker ännu en timme. För tillfället är Kimis vikt optimal, det får inte bli mer muskler, de väger för mycket. I dag tränar man överkroppen och armarna. Mark trycker på Kimis bröstkorg samtidigt som föraren utför rörelsen med bandet. Femton repetitioner. Sedan övergår Kimi till nästa rörelse – tolv reps. I följande moment har han en fem kilos vikt i vardera handen och för långsamt armarna i sidled framför kroppen. Åtta reps. Paus. Sedan lägger han sig raklång på golvet och tänjer med bandet samtidigt som han för höften uppåt. Tolv reps.

Om en vecka körs GP-loppet i Baku och Kimi laddar upp inför resan till Azerbajdzjan utan att spara på hullet. Men hur länge pallar man en sådan här pärs? Det vet ingen, men än så länge tycker Kimi det känns bra att pina kroppen och låta motorn tjuta.

”Det blir inget problem för mig att lägga av. Tvärtom ska det bli en lättnad att slippa allt resande och allt skitsnack som är förknippat med grenen. Själva körandet är kul, men allt det andra som hör till branschen kommer jag inte att sakna ett dugg.”

Att avsluta idrottskarriären är aldrig lätt. Den som lägger av befinner sig ofta högst halvvägs i livet. Man har mycket bakom sig, åtminstone hälften framför sig. Slutet är en ny början. Ett andra liv tar vid.

Vissa har förädlat sina erfarenheter till ord och meningar som man kan höra på livshanteringsseminarier. Men Kimi Räikkönen kommer inte att stå och tala inför företagsledare om kroppsspråk och inre resurser. Han kommer med säkerhet inte heller att kommentera F1-tävlingar på ort och ställe. Han har levt ett schemalagt liv, susat från den ena platsen till den

andra. När han omsider lägger av kommer han inte att ge sig av någonstans på ett bra tag.

Han är född med oljiga händer, har en mekanikers själ och en racerförares fysik, så motorsporten känns som det naturligaste alternativet. Men ingenting är säkert. Förutom det faktum att han inte kommer att sakna någonting.

”Det blir inget problem för mig att lägga av. Tvärtom ska det bli en lättnad att slippa allt resande och allt skitsnack som är förknippat med grenen. Själva körandet är kul, men allt det andra som hör till branschen kommer jag inte att sakna ett dugg.”

Rösten är bestämd och trotsig, men samtidigt lugn.

Just nu händer det mer på vardagsfronten än ute på banan. Treårige Robin och ettåriga Rianna utvecklas mer än Formel 1. Robin lär sig ett nytt ord bara en gång och när det händer vore det kul att vara där. När Rianna tar sina första steg kanske pappa står och kliar sig i nacken och försöker dölja sin irritation under en intervju efter fredagens fria träningar.

Ännu har Kimi inte beslutat vad han tänker göra efter karriären. Det enda han med säkerhet vet är vad han absolut inte tänker göra.

Hyvinge, 5 oktober 2010. Motocrossproffset Antti Pyrhönens telefon ringer klockan tre på natten. Det är Kimi Räikkönen. Pyrhönen har följt med Räikkönens karriär från första början och har hela tiden haft på känn att de två kommer att mötas en dag. Ändå tror han först inte sina öron; det är faktiskt Räikkönen själv i andra ändan. Och Räikkönen säger att det skulle vara trevligt att ses. Han har nämligen planer på att grunda sitt eget motocrosstall. Pyrhönen svarar att de gärna kan träffas, men när? Nu genast, replikerar Räikkönen. Pyrhönen har levt i tron att Kimi ringer från Esbo, men det visar sig att denne befinner sig i Schweiz. Pyrhönen förmodar att han kan resa om ungefär en månad, Kimi tycker att han borde komma ner omedelbart, det vill säga redan i dag. Eller alltså i morgon. Nu är det natt, vad är klockan? Klockan är i morgon, och Pyrhönen säger att han reser ner med en gång.

”Det var som ur en dröm. Vid den här tiden höll jag själv på att återhämta mig efter en allvarlig skada. Jag satt hemma i Hyvinge och funderade på om jag skulle ta med mig den enda cd-skiva jag ägde – Vesa-Matti Loiris

Hyvää puuta, som jag lyssnat på under hela rehabiliteringsperioden. Jag spelade bordtennis och lyssnade på den skivan. Jag hade plattan i handen när jag var på väg ut genom dörren, men beslutade ändå att lämna den hemma. När jag reste i väg kände jag mig nervös. I Schweiz möttes jag av Kimi som hälsade med ett lättsamt "tjänare, Ana." Vi slog oss ner på en stor soffa. Kimi klickade sig fram till YouTube – och spelade Loiris Hyvää puuta. Jag tänkte: det här kan inte vara sant. Vi fikade och pratade. Sen sa Kimi: "Kom så går vi en våning ner och lirar lite bordtennis." I det skedet slog det mig att det vilade något ödesbestämt över alltihop. Ja, det var som om vi hade känt varann hela livet."

Det där mötet ledde senare till att Kimi ringde Pyrhönen och erbjöd honom jobbet som chef för Ice One Racing, med säte i Belgien. Pyrhönen har fungerat som stallchef ända sedan hösten 2012. Han är också gudfar till Kimis dotter Rianna. Kimi var tre år när han första gången satte sig på en liten Italjet-motocrosscykel. I dag, trettiosex år senare, äger han ett motocrosstall. Cirkeln är sluten, knattrandet fortsätter.

I Ice One Racing har Kimi fått planera allt från början till slut, i samarbete med Pyrhönen. Stallets högkvarter, som också går under namnet "workshop", i belgiska Lommel är en väl genomtänkt helhet. Lokalerna på 2 500 kvadrat utgör ett modernt, snudd på kliniskt komplex. Enligt försäkringsinspektörens rapport är utrymmet som ett sjukhus, så rent och prydligt att man skulle kunna äta direkt från golvet. Byggnaden är ett konkret exempel på Kimis perfektionism. Andra sidan av den sorglösa spjuvern är en extrem noggrannhet och längtan efter harmoni.

Ice One Racing är Husqvarnas fabriksteam och tävlar i MXGP-serien, flaggskeppet inom motocross. Stallet har tagit silver en gång och brons två gånger i konstruktörs-VM. Man har femton anställda, inklusive förarna.

Enligt Pyrhönen är Kimi synnerligen noggrann med allt, snabb att fatta beslut och oerhört insatt i grenen. De båda männen tänker likadant om saker och ting, vilket underlättar beslutsfattandet. Pyrhönen tror dock inte att Kimi i längden nöjer sig med att bara driva ett motocrosstall.

Eller gör han? Kimi kan inte svara. Alltså gör han det inte. Framtiden är oviss.

Vad det nya än är måste det vara något eget som han kan förhålla sig passionerat till, så mycket står klart. Att ägna sig åt något lite halvhjärtat är inte Kimis grej. Han hann redan visa sin uppskattning för Nico Rosberg, som berättade att han lade av med racing för att han ville tillbringa mer tid med familjen.

”Jag tyckte det var ett snyggt uttalande, som väckte min respekt. Men nu står killen ändå där i depån som expertkommentator. Jag fattar det inte. Jag menar, nyss sa han ju att han ville slippa allt det där.”

Två saker intresserar Kimi alldeles särskilt: planering och marknadsföring. Det senare har han följt med på nära håll under hela sin karriär.

”Jag vill syssla med nånting där man får vara delaktig till etthundra procent och själv också kan påverka saker och ting. Och då syftar jag inte på att posera med en flaska motorolja i handen och hylla dess goda vinteregenskaper. Eller stå i racingoverall i hörnet av köpcentret och säga i micken att hör ni, här skulle ni ha ett bra schampo.”

”Att utveckla personbilar intresserar mig. Där skulle jag kunna figurera i bakgrunden, inte i offentligheten. Jag skulle kunna testa bilarna, det är ju något jag har en viss erfarenhet av.”

I samband med Grand Prix-loppet i Kina träffade Kimi både Hartwalls representanter och kinesiska och japanska samarbetspartners. Samtalen kretsade kring en sällskapsdryck som saluförs på den asiatiska marknaden med Kimi som galjonsfigur. Folk på plats häpnade över finländarens originella sätt att redogöra för hur drycken skulle lanseras i nya länder. Under tillställningen hade han pratat direkt, utan att hemfalla åt marknadsföringsjargong. Det hade tagit skruv. Åhörarna fick intrycket att Kimi verkligen ställde sig helhjärtat bakom drycken, och inte bara framträdde på en papptavla som en stel figur med en burk i handen.

Vilket får mig att minnas vårt besök på Ferraris bilfabrik. Kimi var intresserad av arbetarnas hantverk och ville veta hur produktionslinjen fungerade. Han började genast skissa på en video där han tillsammans med personalen skulle sätta ihop en bil han nyss hade köpt.

”Att utveckla personbilar intresserar mig. Där skulle jag kunna figurera i bakgrunden, inte i offentligheten. Jag skulle kunna testa bilarna, det är ju

något jag har en viss erfarenhet av.”

Kimi är inte orolig över att karriären snart är slut. Han begriper inte hur människor kan fastna i det förflutna. Många har kommit fram till honom och sagt: ”Njut så länge det varar, du har ingen aning om hur tråkigt livet blir när du inte längre är ute på banan.”

”Jag fattar inte det där. Jag kan ju redan nu tillbringa en vecka hemma utan att åka iväg nånstans. Jag bara chillar och gillar läget. Det är inte så att jag tänker på Formel 1 tjugofyra timmar om dygnet. Under deltävlingen i Mexiko stötte jag ihop med Jeff Gordon, som vunnit Nascar-mästerskapet fyra gånger. Han hade nyss lagt av och verkade helt knäckt. Det var uppenbart att han fortfarande stod med ena benet kvar i den världen och grämde sig över att han lagt racingskorna på hyllan.”

Baar, den egna bakgården, swimmingpoolen. Kimi tar sats, hoppar över en jättelik badleksak och landar med ett plask i bassängen. Minttu filmar hoppet. En halv timme senare finns klippet till allmän beskådan på Kimis Instagram. I skrivande stund har kontot kring 700 000 följare. För att upprätthålla den kontakten behöver Kimi inte åka någonstans överhuvudtaget. Eller säga ett enda ord. Kimis framtid ligger öppen. Följ den.

Pappa, vem är du?

PAPPA, VEM ÄR DU?

En ny bil lanseras den trettionde januari. Den nya människans beräknade födelse infaller ungefär vid samma tidpunkt. Människans ankomst påskyndas för att pappan ska kunna vara närvarande innan han reser iväg för att posera bredvid det nya ekipaget. Det gäller att handla snabbt.

Förlossningen sätts i gång. Människan vägrar komma ut. Man tar sugkoppen till hjälp. Den ger ifrån sig ett obehagligt ljud. Efter ljudet kommer människan, som ger ifrån sig ett behagligare ljud. Glädje, lättnad, lycka. Nu finns människan i Schweiz och världen.

Efter ett tag noterar man att människan är gulaktig. Den avvikande hudfärgen beror på ökade mängder av färgämnet bilirubin i blodet. Ingen fara. Människan placeras i en låda med blått ljus. Den gulaktiga färgen beror på blåmärket som sugkoppen lämnat efter sig. Pappan sträcker in handen genom en liten springa i lådan och håller människan i handen, försöker lugna henne. Pappan hade ingen aning om att faderskapet också skulle innebära detta: en känsla av ständig oro.

Till slut försvinner det gula och babyn får sin normala färg. Pappan åker i väg för att inspektera den nya bilen, som är röd.

Mamman och pappan är nybörjare, allting är obekant och skrämmande. Babyn behöver inte göra någonting för att få allt det som de vuxna sliter för: mat, kärlek, värme. Spädbarnet uppfyller hela huset, trots att det ännu inte rör sig ur fläcken.

Sedan måste pappan åka iväg för att testa den röda bilen. När han återvänder vill han aldrig mer åka iväg. Alla bilar är jämt nästan likadana, babyn däremot förändras varje dag. Dygnet runt sätter den föräldrarna på prov, alla ljud den ger ifrån sig tiofaldigas i föräldrarnas öron. En bil gnisslar och för oljud, men man kan i alla fall justera inställningarna på den. Babyn kan justeras med föda och sömn, men allt som sker därefter är öppet för spekulation. Ännu är babyn inte medveten om att pappan flyger och far, även om den kanske anar sig till det. Ett år senare kommer den första reaktionen.

Babyn är en pojke och får namnet Robin Ace Matias Räikkönen. I dag är Robin tre år och jättearg på sin pappa. Särskilt arg brukar han vara de två första dagarna efter att pappan återvänt från en tävlingsresa. Pojken är sund och har rätt prioriteringar: pappa borde vara hemma, inte köra runt i en tillknycklad cirkel på andra sidan jordklotet.

I dag är det inte en F1-förare som sitter här i rummet. Kimis blick är inte fäst på någon väg, utan på fönstret. Han blickar ut mot grönskan samtidigt som han tänker tillbaka på den första tiden i Robins liv.

”Klart att man genast började tänka att går nu allt bra, kan jag alls nånting, vågar jag röra den. Vågar jag klä på honom, han kanske går sönder? Men det gjorde han inte. Först hoppades vi bara att han skulle sova, sen gällde det att lyssna efter om han andades. Vad händer om han vänder sig på mage och inte får syre? När Robin blev äldre försvann rädslorna så småningom.”

Under tävlingarna slapp Kimi oroa sig eftersom han visste att Minttu var därhemma. Samtidigt gnagde det hela tiden i bakhuvudet att han också borde vara där.

”Man ville bara vara hemma. Närvarande. Det är det viktigaste, inte det man gör tillsammans med barnen. I min familj var vi ju jämt tillsammans, eftersom vi alla delade samma motorintresse. Känslan kommer säkert delvis därifrån.”

När Robin föddes var Kimi trettiosex år. För honom var det precis rätt ålder. I det föregående äktenskapet hade tanken att skaffa barn känts nästan omöjlig, trots att Kimi och Jenni Dahlman var gifta i tio år.

”Hela äktenskapet var mer eller mindre ett enda långt svirande från min sida. Att få barn framstod aldrig som en realistisk möjlighet, eftersom ett förhållande inte kan lappas ihop på det sättet. Det fanns ingen bas för barn att landa på.”

Desto mer vill Kimi inte öppna sig om sitt tidigare äktenskap, och det vill inte Jenni heller. När de träffades var hon nitton, Kimi tjugoett. De gifte sig 2004, och skilsmässan trädde officiellt i kraft 2014. Men på ett mentalt plan var giftermålet över redan långt tidigare.

I dag är Kimi tvåbarnsfar och vet följaktligen redan en hel del om vad det innebär att vara förälder. Att få barn är en oåterkallelig händelse, det är ingen GP-seger eller VM-titel – sådana bragder tenderar att blekna med åren. Barn, däremot, är en bestående glimt i ögat, de lyser upp våra liv så länge vi lever och krafsar fram alla känslor som döljer sig under vardagsslitet.

”Det är varje gång lika hemskt att åka iväg när Robin står och klänger sig fast vid ens ben. Sjukt jobbigt. Men så känns det också desto finare att komma hem och inse hur mycket de vuxit och lärt sig under den tid man varit borta.”

Livet formar människan som det behagar. Det ställer inga frågor. Lyckade prestationer, anseende, ära – fina saker allihop, men som också på ett ögonblick kan bli fullständigt irrelevanta. Kimi har uppnått mycket, han är berömd och ansedd, han är förmögen och har en uppsjö storartade prestationer i bagaget. Men inom loppet av några få år har han också mist tre betydelsefulla personer: pappan Matti Räikkönen avled 22.12.2010. Managern David Robertson avled 5.2.2015. Läkaren Aki Hintsa avled 15.11.2016.

Förlusterna härdar oss, de skalar av och blottar det väsentliga. I dag har Kimi en familj. Barnen är redan i den åldern att de frågar: var är pappa? Ännu frågar de inte: vem är du?

Människan förverkligas genom sina handlingar, ord, gester och sitt förhållande till andra människor. Hon kan själv berätta hurdan människa hon är, även om det är en opålitlig berättare som för ordet i sådana fall. Den slutgiltiga bilden av en människa får vi genom att ta del av hur andra människors upplevt henne, i ord och handling. Ändå kan det vara skäl att också fråga vederbörande hur hon ser på sig själv.

Frågan får Kimi att sjunka djupare ner i soffan. Han kan inte svara. Till skillnad från många andra människor som inte bara kan, utan också mer än gärna gör det, fast de skulle sakna förmågan. En människa som säger sig känna sig själv till etthundra procent, ljuger. Eller så gör hon reklam för sig själv. Eller spelar en roll. Man kan känna sig själv till en viss grad, men aldrig helt och hållet.

Kimi Räikkönen – hurdan är du som människa?

”Äsch, det borde man säkert fråga nån annan. Svårt att säga. Jag är inte intresserad av hurdan jag är. Alla är vi skitstövlar emellanåt. Om en människa aldrig är en skitstövel är det något skumt med henne. Dessutom räcker det med att man har en avvikande åsikt för att bli stämplad som skitstövel. Folk som saknar egna åsikter är riktiga mesar.”

Plötsligt står en fnissande Robin bakom dörren och kikar in. Där sitter pappa tillsammans med en farbror och pratar in i en liten dosa. Robin struntar i både prat och dosor. Det enda som intresserar honom är att leka. Han hasplar ur sig en mening på en finsk-engelsk rotvälska. Men innebörden i meningen är desto klarare: nu får det vara slutpratat.

Åsynen av Robin får Kimis tankar att gå till faderskapet.

”Rami, min brorsa, är den perfekta farsan. Jag har alltid tänkt så här: fixar jag ens hälften av allt han gör är det redan hyfsat bra. Jag har alltid zoomat in på hans sätt att vara med ungarna; han är jämt tillsammans med dem och gör en massa grejer. Om jag lyckas nå upp till femtio procent av det han gör, är jag nöjd.”

Eftersom Kimi inte kommer på något att säga om sig själv, drar jag mig till minnes en del av hans vänners beskrivningar.

Gino Rosato är Ferraris mytomspunne direktör, ”Director of F1 operations”. Fast i det här sammanhanget är han Robins gudfar, som känt Kimi i tolv år. Gino är kanadensisk-italienare – född i Kanada, men numera bosatt i Italien, nära Maranello. Gino berättar hur Kimi varje gång det var deltävling i Montréal brukade hälsa på hos Ginos mamma, som bor i staden Laval, två och en halv mil utanför Montréal. Kimi visste hur mycket det betydde för henne. Enligt Gino förändras många människor inom Formel 1-världen, så att de till slut bara hänger med folk de uppfattar som betydelsefulla. Kimi däremot umgås aldrig med någon bara för att det skulle gagna honom själv, påpekar Gino.

Gino nämner aldrig ordet skitstövel, men Kimis självkaraktäristik äger ändå en viss beviskraft. I det här sammanhanget får man kanske lov att ty sig till en anekdot som brukar berättas om Henry Kissinger, USA:s före detta utrikesminister. Kissinger ville veta mer om bakgrunden i ett visst ärende, och bad sina medarbetare samla information. Assistenterna gjorde grundlig research och överlämnade materialet åt ministern. Kissinger

kastade en blick på pappershögen och konstaterade: ”Jag vill inte att ni serverar mig en massa fakta. Jag vill att ni berättar vad de betyder.”

I Kimis fall är följande ett faktum: under arton års tid har han i genomsnitt haft etthundrafyrtio resdagar om året. Sammanlagt blir det cirka sju år. Vad innebär detta? Jo, att han aldrig varit hemma någon längre tid, utan bara kommit hem för att strax bege sig iväg igen. Sådant påverkar psyket. Nervsystemet får aldrig vila ut, resväskan töms i tvättmaskinen, och när tvätten är torr viks den ihop och packas tillbaka in i väskan igen. En sådan här ruljangs gör inte bara människan rastlös utan får henne också att bete sig svinaktigt. Det händer att en sådan person blir ett as. Åtminstone tillfälligt. I alla fall mot yttervärlden. Och ibland även mot sina närmaste.

Inte konstigt då att Kimi längtar till en tid då han kommer att slippa resa iväg överhuvudtaget.

Just nu vet vi följande: Kimi är godhjärtad och en skitstövel. Han är barnkär och har sinne för humor – ifall lyssnaren råkar ha samma sorts sinne för humor, vill säga. Vi får nämligen inte för ett ögonblick inbilla oss att vårt eget sinne för humor ska betraktas som en universell sanning.

Vad annat är han?

Reserverad, blyg och rättfram, anser Ferraris förre stallchef och FIA:s nuvarande ordförande, Jean Todt.

Rolig och älskansvärd, enligt Minttu.

En kille som aldrig gör något nummer av det som händer under ett lopp, säger Sebastian Vettel.

Stor och förtrogen och någon som tar en i famnen, tänker Rianna.

En förare med stenhårda nerver, annars skulle han aldrig ha vunnit VM-titeln, påpekar Jean Todt.

Jag har aldrig kunnat se mig som en stjärna, säger han själv.

Vad tycker han då inte om? Låt oss fråga.

”Tja, telefoner, till exempel. Nittio procent av alla samtal är såna där den som ringer egentligen inte har nåt på hjärtat. Snurrade man på sifferskivan på en trådtelefon på nittiotalet hade man garanterat också ett ärende. Kanske bara en enkel fråga: hänger du med ut? Då ringde man inte för ro skull. Därför har jag redan i många år haft telefonen på ljudlöst. Jag orkar inte svara eftersom personen i andra änden ändå säger: ’Ja, inte var det nåt särskilt, jag ville bara ringa och kolla läget.”

Okej, jag fattar. Vi hörs.

Hur ser Kimis bakgrund ut?

En människa kan inte välja familj vid födseln och inte heller byta ut den i ett senare skede. Vissa är födda med silversked i munnen, andra med skiftnyckel i handen. Våra utgångspunkter i livet glöms bort och skingras vid horisonten, men ibland skymtar de fram väldigt tydligt. En skiftnyckel sticker upp ur Kimis bakficka – och nej, det här är ingen billig metafor. Kimis yttranden, handlingar och vanor – allt vittnar om hans härkomst.

McLarens stallchef, Ron Dennis, försökte i tiden smussla in Kimi i societeten, med ringa framgång. Den fyrkantiga klossen passade inte in i det runda hålet. Det finns ett gammalt ordspråk som säger att man inte ska skylla på spegeln om ansiktet är snett. Fast i just det här fallet kan man med fog hävda att det är spegeln i formelvärlden som är i skevaste laget. Inom F1-cirkusen har de stora pengarna och tarvligheten inte sällan ingått en helig allians. Med andra ord är det inte så konstigt om killen med oljiga nypor från Björnkärr i Esbo känt sig lite malplacerad, mitt bland all prakt och lyx utanför banan.

Om han ville skulle Kimi kunna få kamratstöd av Rolling Stones-basisten Charlie Watts. I femtiotre års tid har denne spelat trummor i ett band vars ryktbarhet och glans han alltid förhållit sig till med distans. Fortfarande händer det att trummisen yrvaket frågar sig vad sjutton han gör i en orkester som började som ett bluesband och borde ha stupat på sin egen orimlighet inom några år. Men där sitter Watts likafullt i skräddarsydd svid på sin pall därifrån han med sitt jazziga grepp håller en lite sävlig men desto exaktare rytm.

Kimi har utan tvekan gnuggat sig i ögonen både en och annan gång när han blickat sig omkring i den värld han gled in i tack vare sin exakta

förmåga att vrida på ratten och bedöma hur bilen kommer att bete sig. Det enda jag ville var att köra bil – och se nu var jag har hamnat.

”Jag hade aldrig ens sett ett F1-lopp live innan jag själv började tävla.”

Okej. Eftersom du inte tycks veta hurdan människa du är, så kanske du åtminstone kan berätta vad du tycker om att göra? Människan förverkligas ju även genom sina handlingar.

”Jag gillar att göra grejer med händerna. Laga och fixa. Bygga och planera. Om nån grej är trasig kommer jag ganska snabbt på hur den ska repareras.”

Vilket får en att tänka på anekdoten Sami Visa berättade från en testdag i Barcelona i fjol. Kimi hade noterat att toaletten i Ferraris buss var sönder. Han bad att få lite verktyg av personalen. En smula klentroget överräcktes diverse verktyg åt stjärnföraren. Efter att ha inspekterat toaletten kunde Kimi konstatera att han hade en likadan anordning på sin båt. Han kravlade sig under bussen och reparerade toaletten i en handvändning. Ferraris personal trodde inte sina ögon.

Kimi är alltså händig. Och pratsam. Fast nu börjar orden tryta. Robin gläntar åter på dörren och tittar bort mot sin pappa. Han nänns inte säga någonting, men pappa förstår vad den minen betyder. Dags att gå och lägga sig.

På morgonen sover Kimi länge. Robin är redan vaken och sitter tyst i Minttus famn. Sedan säger han något på en blandning av finska och engelska, hoppar ner och börjar köra med leksaksbilen i korridoren. Robin refererar vad han gör. Ord och handling är i perfekt balans.

Statistik 2001–2018

STATISTIK 2001–2018

Siffran inom parentes ( ) i samband med kvalificeringen anger den förändrade placeringen i startfältet.

ÅR 2001

	FÖRARE	STALL	TID
AUSTRALIENS GP			
1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.38.26,533
2.	David Coulthard	McLaren-Mercedes	+1,717
3.	Rubens Barrichello	Ferrari	+33,491
6.	Kimi Räikkönen	Sauber-Petronas	+1.24,143
Australiens GP, kvalificering			
13.	Kimi Räikkönen	Sauber-Petronas	1.28,993
MALAYSIAS GP			
1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.47.34,801
2.	Rubens Barrichello	Ferrari	+23,660
3.	David Coulthard	McLaren-Mercedes	+28,555

Kimi Räikkönen (Sauber-Petronas) avbröt på första varvet.

Malaysias GP, kvalificering

14. Kimi Räikkönen Sauber-Petronas 1.37,728

BRASILIENS GP

1. David Coulthard McLaren-Mercedes 1.39.00,834
2. Michael Schumacher Ferrari +16,164
3. Nick Heidfeld Sauber-Petronas +1 varv

Kimi Räikkönen (Sauber-Petronas) avbröt på varv 55.

Brasiliens GP, kvalificering

10. Kimi Räikkönen Sauber-Petronas 1.14,924

SAN MARINOS GP

1. Ralf Schumacher Williams-BMW 1.30.44,817
2. David Coulthard McLaren-Mercedes +4,352
3. Rubens Barrichello Ferrari +34,766

Kimi Räikkönen (Sauber-Petronas) avbröt på varv 17.

San Marinos GP, kvalificering

10. Kimi Räikkönen Sauber-Petronas 1.24,71

SPANIENS GP

1. Michael Schumacher Ferrari 1.31.03,305
2. Juan Pablo Montoya Williams-BMW +40,738
3. Jacques Villeneuve BAR-Honda +49,626
8. Kimi Räikkönen Sauber-Petronas +1.19,808

Spaniens GP, kvalificering

9.	Kimi Räikkönen	Sauber-Petronas	1.19,229

ÖSTERRIKES GP

1.	David Coulthard	McLaren-Mercedes	1.27.45,927
2.	Michael Schumacher	Ferrari	+2,190
3.	Rubens Barrichello	Ferrari	+2,527
4.	Kimi Räikkönen	Sauber-Petronas	+41,593

Österrikes GP, kvalificering

9.	Kimi Räikkönen	Sauber-Petronas	1.10,396

MONACOS GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.47.22,561
2.	Rubens Barrichello	Ferrari	+0,431
3.	Eddie Irvine	Jaguar-Cosworth	+30,698
10.	Kimi Räikkönen	Sauber-Petronas	+5 varv

Monacos GP, kvalificering

15.	Kimi Räikkönen	Sauber-Petronas	1.20,081

KANADAS GP

1.	Ralf Schumacher	Williams-BMW	1.34.31,522
2.	Michael Schumacher	Ferrari	+20,235
3.	Mika Häkkinen	McLaren-Mercedes	+40,672

4.	Kimi Räikkönen	Sauber-Petronas	+1.08,116

Kanadas GP, kvalificering

7.	Kimi Räikkönen	Sauber-Petronas	1.16,875

EUROPAS GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.29.42,724
2.	Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+4,127
3.	David Coulthard	McLaren-Mercedes	+24,993
10.	Kimi Räikkönen	Sauber-Petronas	+1 varv

Europas GP, kvalificering

9.	Kimi Räikkönen	Sauber-Petronas	1.16,402

FRANKRIKES GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.33.35,636
2.	Ralf Schumacher	Williams-BMW	+10,399
3.	Rubens Barrichello	Ferrari	+16,381
7.	Kimi Räikkönen	Sauber-Petronas	+1 varv

Frankrikes GP, kvalificering

13.	Kimi Räikkönen	Sauber-Petronas	1.14,536

STORBRITANNIENS GP

1.	Mika Häkkinen	McLaren-Mercedes	1.25.33,770
2.	Michael Schumacher	Ferrari	+33,646

3. Rubens Barrichello Ferrari +59,281

5. Kimi Räikkönen Sauber-Petronas +1 varv

Storbritanniens GP, kvalificering

7. Kimi Räikkönen Sauber-Petronas 1.22,023

TYSKLANDS GP

1. Ralf Schumacher Williams-BMW 1.18.17,873

2. Rubens Barrichello Ferrari +46,117

3. Jacques Villeneuve BAR-Honda +1.02,806

Kimi Räikkönen (Sauber-Petronas) avbröt på varv 16.

Tysklands GP, kvalificering

8. Kimi Räikkönen Sauber-Petronas 1.40,072

UNGERNS GP

1. Michael Schumacher Ferrari 1.41.49,675

2. Rubens Barrichello Ferrari +3,363

3. David Coulthard McLaren-Mercedes +3,940

7. Kimi Räikkönen Sauber-Petronas +1 varv

Ungerns GP, kvalificering

9. Kimi Räikkönen Sauber-Petronas 1.15,906

BELGIENS GP

1. Michael Schumacher Ferrari 1.08.05,002

2.	David Coulthard	McLaren-Mercedes	+10,098
3.	Giancarlo Fisichella	Benetton-Renault	+27,742

Kimi Räikkönen (Sauber-Petronas) avbröt på första varvet.

Belgiens GP, kvalificering

12.	Kimi Räikkönen	Sauber-Petronas	1.59,050

ITALIENS GP

1.	Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	1.16.58,493
2.	Rubens Barrichello	Ferrari	+5,175
3.	Ralf Schumacher	Williams-BMW	+17,335
7.	Kimi Räikkönen	Sauber-Petronas	+1.23,107

Italiens GP, kvalificering

9.	Kimi Räikkönen	Sauber-Petronas	1.23,595

USA:S GP

1.	Mika Häkkinen	McLaren-Mercedes	1.32.42,840
2.	Michael Schumacher	Ferrari	+11,046
3.	David Coulthard	McLaren-Mercedes	+12,043

Kimi Räikkönen (Sauber-Petronas) avbröt på varv 2.

USA:s GP, kvalificering

11.	Kimi Räikkönen	Sauber-Petronas	1.12,881

JAPANS GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.27.33,298
2.	Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+3,154
3.	David Coulthard	McLaren-Mercedes	+23,262

Kimi Räikkönen (Sauber-Petronas) avbröt på varv 5.

Japans GP, kvalificering

12.	Kimi Räikkönen	Sauber-Petronas	1.34,581

ÅR 2002

AUSTRALIENS GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.35.36,792
2.	Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+18,628
3.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+25,067

Australiens GP, kvalificering

5.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.27,161

MALAYSIAS GP

1.	Ralf Schumacher	Williams-BMW	1.34.12,912
2.	Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+39,700
3.	Michael Schumacher	Ferrari	+1.01,795

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) avbröt på varv 24.

Malaysias GP, kvalificering

5.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.36,468

BRASILIENS GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.31.43,662
2.	Ralf Schumacher	Williams-BMW	+0,588
3.	David Coulthard	McLaren-Mercedes	+59,109

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) avbröt på varv 67, men placerade sig på 12:e plats.

Brasiliens GP, kvalificering

5.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.13,595

SAN MARINOS GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.29.10,789
2.	Rubens Barrichello	Ferrari	+17,907
3.	Ralf Schumacher	Williams-BMW	+19,755

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) avbröt på varv 44.

San Marinos GP, kvalificering

5.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.22,104

SPANIENS GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.30.29,981
2.	Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+35,630
3.	David Coulthard	McLaren-Mercedes	+42,623

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) avbröt på varv 4.

Spaniens GP, kvalificering

5.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.17,519

ÖSTERRIKES GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.33.51,562
2.	Rubens Barrichello	Ferrari	+0,182
3.	Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+17,730

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) avbröt på varv 5.

Österrikes GP, kvalificering

6.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.09,154

MONACOS GP

1.	David Coulthard	McLaren-Mercedes	1.45.39,055
2.	Michael Schumacher	Ferrari	+1,050
3.	Ralf Schumacher	Williams-BMW	+1.07,450

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) avbröt på varv 41.

Monacos GP, kvalificering

7.	(6) Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.17,660

KANADAS GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.33.36,111
2.	David Coulthard	McLaren-Mercedes	+1,132
3.	Rubens Barrichello	Ferrari	+7,082
4.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+37,563

Kanadas GP, kvalificering

5.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.13,898

EUROPAS GP

1.	Rubens Barrichello	Ferrari	1.35.07,426
2.	Michael Schumacher	Ferrari	+0,294

3.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+46,435

Europas GP, kvalificering

6.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.30,591

STORBRITANNIENS GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.31.45,015
2.	Rubens Barrichello	Ferrari	+14,578
3.	Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+31,661

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) avbröt på varv 44.

Storbritanniens GP, kvalificering

5.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.20,133

FRANKRIKES GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.32.09,837
2.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+1,104
3.	David Coulthard	McLaren-Mercedes	+31,975

Frankrikes GP, kvalificering

4.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.12,244

TYSKLANDS GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.27.52,078
2.	Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+10,503
3.	Ralf Schumacher	Williams-BMW	+14,466

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) avbröt på varv 59.

Tysklands GP, kvalificering

5.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.15,639

UNGERNS GP

1.	Rubens Barrichello	Ferrari	1.41.49,001
2.	Michael Schumacher	Ferrari	+0,434
3.	Ralf Schumacher	Williams-BMW	+13,355
4.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+29,479

Ungerns GP, kvalificering

11.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.15,243

BELGIENS GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.21.20,634
2.	Rubens Barrichello	Ferrari	+1,977
3.	Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+18,445

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) avbröt på varv 35.

Belgiens GP, kvalificering

2.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.44,150

ITALIENS GP

1.	Rubens Barrichello	Ferrari	1.16.19,982
2.	Michael Schumacher	Ferrari	+0,255

3.	Eddie Irvine	Jaguar-Cosworth	+52,579

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) avbröt på varv 29.

Italiens GP, kvalificering

6.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.21,712

USA:S GP

1.	Rubens Barrichello	Ferrari	1.31.08,0
2.	Michael Schumacher	Ferrari	+0,011
3.	David Coulthard	McLaren-Mercedes	+7,799

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) avbröt på varv 50.

USA:s GP, kvalificering

6.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.11,633

JAPANS GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.26.59,698
2.	Rubens Barrichello	Ferrari	+0,506
3.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+23,292

Japans GP, kvalificering

4.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.32,197

ÅR 2003

AUSTRALIENS GP

1.	David Coulthard	McLaren-Mercedes	1.34.42,124
2.	Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+8,675
3.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+9,192

Australiens GP, kvalificering

15.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.29,470

MALAYSIAS GP

1.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.32.22,195
2.	Rubens Barrichello	Ferrari	+39,286
3.	Fernando Alonso	Renault	+1.04,007

Malaysias GP, kvalificering

7.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.37,858

BRASILIENS GP

1.	Giancarlo Fisichella	Jordan-Ford	1.31.17,748
2.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+0,945
3.	Fernando Alonso	Renault	+6,348

Brasiliens GP, kvalificering

4.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.13,866

SAN MARINOS GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.28.12,058
2.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+1,882
3.	Rubens Barrichello	Ferrari	+2,291

San Marinos GP, kvalificering

6.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.23,148

SPANIENS GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.33.46,933
2.	Fernando Alonso	Renault	+5,716
3.	Rubens Barrichello	Ferrari	+18,001

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) avbröt på första varvet.

Spaniens GP, kvalificering

20.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.31,900

ÖSTERRIKES GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.24.04,888
2.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+3,362
3.	Rubens Barrichello	Ferrari	+3,951

Österrikes GP, kvalificering

2.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.09,189

MONACOS GP

1.	Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	1.42.19,010
2.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+0,602
3.	Michael Schumacher	Ferrari	+1,720

Monacos GP, kvalificering

2.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.15,295

KANADAS GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.31.13,591
2.	Ralf Schumacher	Williams-BMW	+0,784
3.	Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+1,355
6.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+1.10,502

Kanadas GP, kvalificering

20.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	ingen tid

EUROPAS GP

1.	Ralf Schumacher	Williams-BMW	1.34.43,622
2.	Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+16,821
3.	Rubens Barrichello	Ferrari	+39,673

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) avbröt på varv 25.

Europas GP, kvalificering

1.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.31,523

FRANKRIKES GP

1.	Ralf Schumacher	Williams-BMW	1.30.49,213
2.	Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+13,813
3.	Michael Schumacher	Ferrari	+19,568
4.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+38,047

Frankrikes GP, kvalificering

4.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.15,533

STORBRITANNIENS GP

1.	Rubens Barrichello	Ferrari	1.28.37,554
2.	Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+5,462
3.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+10,656

Storbritanniens GP, kvalificering

3.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.21,695

TYSKLANDS GP

1.	Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	1.28.48,769
2.	David Coulthard	McLaren-Mercedes	+1.05,459
3.	Jarno Trulli	Renault	+1.09,060

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) avbröt på första varvet.

Tysklands GP, kvalificering

5.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.15,874

UNGERNS GP

1.	Fernando Alonso	Renault	1.39.01,460
2.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+16,768
3.	Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+34,537

Ungerns GP, kvalificering

6.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.22,742

ITALIENS GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.14.19,838
2.	Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+5,294
3.	Rubens Barrichello	Ferrari	+11,835
4.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+12,834

Italiens GP, kvalificering

4.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.21,466

USA:S GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.33.35,997
2.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+18,258
3.	Heinz-Harald Frentzen	Sauber-Petronas	+37,964

USA:s GP, kvalificering

1.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.11,670

JAPANS GP

1.	Rubens Barrichello	Ferrari	1.25.11,743

2.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+11,085
3.	David Coulthard	McLaren-Mercedes	+11,614

Japans GP, kvalificering

8.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.33,272

ÅR 2004

AUSTRALIENS GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.24.15,757
2.	Rubens Barrichello	Ferrari	+13,605
3.	Fernando Alonso	Renault	+34,673

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) avbröt på varv 9.

Australiens GP, kvalificering

10.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.26,297

MALAYSIAS GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.31.07,490
2.	Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+5,022
3.	Jenson Button	BAR-Honda	+11,568

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) avbröt på varv 40.

Malaysias GP, kvalificering

5.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.34,164

BAHRAINS GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.28.34,875
2.	Rubens Barrichello	Ferrari	+1,367
3.	Jenson Button	BAR-Honda	+26,687

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) avbröt på varv 7.

Bahrains GP, kvalificering

20. (19) Kimi Räikkönen McLaren-Mercedes ingen tid

SAN MARINOS GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.26.19,670
2.	Jenson Button	BAR-Honda	+9,702
3.	Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+21,617
8.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+1 varv

San Marinos GP, kvalificering

20.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	ingen tid

SPANIENS GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.27.32,841
2.	Rubens Barrichello	Ferrari	+13,290
3.	Jarno Trulli	Renault	+32,294
11.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+1 varv

Spaniens GP, kvalificering

13.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.17,445

MONACOS GP

1.	Jarno Trulli	Renault	1.45.46,601
2.	Jenson Button	BAR-Honda	+0,497

3. Rubens Barrichello Ferrari +1.15,766

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) avbröt på varv 27.

Monacos GP, kvalificering

6. (5) Kimi Räikkönen McLaren-Mercedes 1.14,592

EUROPAS GP

1. Michael Schumacher Ferrari 1.32.35,101

2. Rubens Barrichello Ferrari +17,989

3. Jenson Button BAR-Honda +22,533

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) avbröt på varv 9.

Europas GP, kvalificering

4. Kimi Räikkönen McLaren-Mercedes 1.29,137

KANADAS GP

1. Michael Schumacher Ferrari 1.28.24,803

2. Rubens Barrichello Ferrari +5,108

3. Jenson Button BAR-Honda +20,409

5. Kimi Räikkönen McLaren-Mercedes +1 varv

Kanadas GP, kvalificering

8. Kimi Räikkönen McLaren-Mercedes 1.13,595

USA:S GP

1. Michael Schumacher Ferrari 1.40.29,914

2.	Rubens Barrichello	Ferrari	+2,950
3.	Takuma Sato	BAR-Honda	+22,036
6.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+1 varv

USA:s GP, kvalificering

7.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.11,137

FRANKRIKES GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.30.18,133
2.	Fernando Alonso	Renault	+8,329
3.	Rubens Barrichello	Ferrari	+31,622
7.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+36,230

Frankrikes GP, kvalificering

9.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.14,346

STORBRITANNIENS GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.24.42,700
2.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+2,130
3.	Rubens Barrichello	Ferrari	+3,114

Storbritanniens GP, kvalificering

1.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.18,233

TYSKLANDS GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.23.54,848

2.	Jenson Button	BAR-Honda	+8,388
3.	Fernando Alonso	Renault	+16,351

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) avbröt på varv 13.

Tysklands GP, kvalificering

4.	(3) Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.13,690

UNGERNS GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.35.26,131
2.	Rubens Barrichello	Ferrari	+4,696
3.	Fernando Alonso	Renault	+44,599

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) avbröt på varv 13.

Ungerns GP, kvalificering

10.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.20,570

BELGIENS GP

1.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.32.35,274
2.	Michael Schumacher	Ferrari	+3,132
3.	Rubens Barrichello	Ferrari	+4,371

Belgiens GP, kvalificering

10.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.59,635

ITALIENS GP

1.	Rubens Barrichello	Ferrari	1.15.18,448

2.	Michael Schumacher	Ferrari	+1,347
3.	Jenson Button	BAR-Honda	+10,197

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) avbröt på varv 13.

Italiens GP, kvalificering

7.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.20,877

KINAS GP

1.	Rubens Barrichello	Ferrari	1.29.12,420
2.	Jenson Button	BAR-Honda	+1,035
3.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+1,469

Kinas GP, kvalificering

2.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.34,178

JAPANS GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.24.26,985
2.	Ralf Schumacher	Williams-BMW	+14,098
3.	Jenson Button	BAR-Honda	+19,662
6.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+39,362

Japans GP, kvalificering

12.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.36,820

BRASILIENS GP

1.	Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	1.28.01,451

2.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+1,022
3.	Rubens Barrichello	Ferrari	+24,099

Brasiliens GP, kvalificering

3.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.10,892

ÅR 2005

AUSTRALIENS GP

1.	Giancarlo Fisichella	Renault	1.24.17,336
2.	Rubens Barrichello	Ferrari	+5,553
3.	Fernando Alonso	Renault	+6,712
8.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+39,633

Australiens GP, kvalificering

10.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	3.15,558

MALAYSIAS GP

1.	Fernando Alonso	Renault	1.31.33,736
2.	Jarno Trulli	Toyota	+24,327
3.	Nick Heidfeld	Williams-BMW	+32,188
9.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+1.21,580

Malaysias GP, kvalificering

6.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.36,644

BAHRAINS GP

1.	Fernando Alonso	Renault	1.29.18,531
2.	Jarno Trulli	Toyota	+13,409
3.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+32,063

Bahrains GP, kvalificering

9.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	3.03,524

SAN MARINOS GP

1.	Fernando Alonso	Renault	1.27.41,921
2.	Michael Schumacher	Ferrari	+0,215
3.	Alexander Wurz	McLaren-Mercedes	+27,554

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) avbröt på varv 9.

San Marinos GP, kvalificering

1.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	2.42,880

SPANIENS GP

1.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.27.16,830
2.	Fernando Alonso	Renault	+27,652
3.	Jarno Trulli	Toyota	+45,947

Spaniens GP, kvalificering

1.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	2.31,421

MONACOS GP

1.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.45.15,556
2.	Nick Heidfeld	Williams-BMW	+13,877
3.	Mark Webber	Williams-BMW	+18,484

Monacos GP, kvalificering

1.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	2.30,325

EUROPAS GP

1.	Fernando Alonso	Renault	1.31.46,648
2.	Nick Heidfeld	Williams-BMW	+16,567
3.	Rubens Barrichello	Ferrari	+18,549
11.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+1 varv

Europas GP, kvalificering

2.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.30,197

KANADAS GP

1.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.32.09,290
2.	Michael Schumacher	Ferrari	+1,137
3.	Rubens Barrichello	Ferrari	+40,483

Kanadas GP, kvalificering

7.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.15,923

USA:S GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.29.43,181
2.	Rubens Barrichello	Ferrari	+1,522
3.	Tiago Monteiro	Jordan-Toyota	+1 varv

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) deltog ej i loppet.

USA:s GP, kvalificering

2.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.10,694

FRANKRIKES GP

1.	Fernando Alonso	Renault	1.31.22,232
2.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+11,805
3.	Michael Schumacher	Ferrari	+1.21,914

Frankrikes GP, kvalificering

3.	(13) Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	3.15,558

STORBRITANNIENS GP

1.	Juan Pablo Montoya	McLaren-Mercedes	1.24.29,588
2.	Fernando Alonso	Renault	+2,739
3.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+14,436

Storbritanniens GP, kvalificering

2.	(12) Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.19,932

TYSKLANDS GP

1.	Fernando Alonso	Renault	1.26.28,599
2.	Juan Pablo Montoya	McLaren-Mercedes	+22,569
3.	Jenson Button	BAR-Honda	+24,422

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) avbröt på varv 32.

Tysklands GP, kvalificering

1.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.14,320

UNGERNS GP

1.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.37.25,552
2.	Michael Schumacher	Ferrari	+35,581
3.	Ralf Schumacher	Toyota	+36,129

Ungerns GP, kvalificering

4.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.20,891

TURKIETS GP

1.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.24.34,454
2.	Fernando Alonso	Renault	+18,609
3.	Juan Pablo Montoya	McLaren-Mercedes	+19,635

Turkiets GP, kvalificering

1.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.26,797

ITALIENS GP

1.	Juan Pablo Montoya	McLaren-Mercedes	1.14.28,659
2.	Fernando Alonso	Renault	+2,479
3.	Giancarlo Fisichella	Renault	+17,975
4.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+22,775

Italiens GP, kvalificering

1.	(11) Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.20,878

BELGIENS GP

1.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.30.01,295
2.	Fernando Alonso	Renault	+28,394
3.	Jenson Button	BAR-Honda	+32,077

Belgiens GP, kvalificering

2.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.46,440

BRASILIENS GP

1.	Juan Pablo Montoya	McLaren-Mercedes	1.29.20,574
2.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+2,527
3.	Fernando Alonso	Renault	+24,840

Brasiliens GP, kvalificering

5.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.12,781

JAPANS GP

1.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.29.02,212
2.	Giancarlo Fisichella	Renault	+1,633
3.	Fernando Alonso	Renault	+17,456

Japans GP, kvalificering

17.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	2.02,309

KINAS GP

1.	Fernando Alonso	Renault	1.39.53,618
2.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+4,015

3.	Ralf Schumacher	Toyota	+25,376

Kinas GP, kvalificering

3.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.34,488

ÅR 2006

BAHRAINS GP

1.	Fernando Alonso	Renault	1.29.46,205
2.	Michael Schumacher	Ferrari	+1,246
3.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+19,360

Bahrains GP, kvalificering

22.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	ingen tid

MALAYSIAS GP

1.	Giancarlo Fisichella	Renault	1.30.40,529
2.	Fernando Alonso	Renault	+4,585
3.	Jenson Button	Honda	+9,631

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) avbröt på första varvet.

Malaysias GP, kvalificering

7.	(6) Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.34,983

AUSTRALIENS GP

1.	Fernando Alonso	Renault	1.34.27,870
2.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+1,829
3.	Ralf Schumacher	Toyota	+24,824

Australiens GP, kvalificering

4.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.25,822

SAN MARINOS GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.31.06,486
2.	Fernando Alonso	Renault	+2,096
3.	Juan Pablo Montoya	McLaren-Mercedes	+15,868
5.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+17,524

San Marinos GP, kvalificering

8.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.24,158

EUROPAS GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.35.58,765
2.	Fernando Alonso	Renault	+3,751
3.	Felipe Massa	Ferrari	+4,447
4.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+4,879

Europas GP, kvalificering

5.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.31,263

SPANIENS GP

1.	Fernando Alonso	Renault	1.26.21,759
2.	Michael Schumacher	Ferrari	+18,502
3.	Giancarlo Fisichella	Renault	+23,951
5.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+56,875

Spaniens GP, kvalificering

9.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.16,613

MONACOS GP

1.	Fernando Alonso	Renault	1.43.43,116
2.	Juan Pablo Montoya	McLaren-Mercedes	+14,567
3.	David Coulthard	Red Bull-Ferrari	+52,298

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) avbröt på varv 50.

Monacos GP, kvalificering

3.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.13,887

STORBRITANNIENS GP

1.	Fernando Alonso	Renault	1.25.51,927
2.	Michael Schumacher	Ferrari	+13,951
3.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+18,672

Storbritanniens GP, kvalificering

2.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.20,397

KANADAS GP

1.	Fernando Alonso	Renault	1.34.37,308
2.	Michael Schumacher	Ferrari	+2,111
3.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+8,813

Kanadas GP, kvalificering

3.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.15,376

USA:S GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.34.35,199
2.	Felipe Massa	Ferrari	+7,984
3.	Giancarlo Fisichella	Renault	+16,595

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) avbröt på första varvet.

USA:s GP, kvalificering

9.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.13,174

FRANKRIKES GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.32.07,803
2.	Fernando Alonso	Renault	+10,131
3.	Felipe Massa	Ferrari	+22,546
5.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+33,006

Frankrikes GP, kvalificering

6.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.16,281

TYSKLANDS GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.27.51,693
2.	Felipe Massa	Ferrari	+0,720
3.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+13,206

Tysklands GP, kvalificering

1.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.14,070

UNGERNS GP

1.	Jenson Button	Honda	1.52.20,941
2.	Pedro de la Rosa	McLaren-Mercedes	+30,837
3.	Nick Heidfeld	BMW Sauber	+43,822

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) avbröt på varv 25.

Ungerns GP, kvalificering

1.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.19,599

TURKIETS GP

1.	Felipe Massa	Ferrari	1.28.51,082
2.	Fernando Alonso	Renault	+5,575
3.	Michael Schumacher	Ferrari	+5,656

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) avbröt på varv 2.

Turkiets GP, kvalificering

8.	(7) Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.27,866

ITALIENS GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.14.51,975
2.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+8,046
3.	Robert Kubica	BMW Sauber	+26,414

Italiens GP, kvalificering

1.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.21,484

KINAS GP

1.	Michael Schumacher	Ferrari	1.37.32,747
2.	Fernando Alonso	Renault	+3,121
3.	Giancarlo Fisichella	Renault	+44,197

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) avbröt på varv 18.

Kinas GP, kvalificering

5.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.45,754

JAPANS GP

1.	Fernando Alonso	Renault	1.23.52,413
2.	Felipe Massa	Ferrari	+16,151
3.	Giancarlo Fisichella	Renault	+23,953
5.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+43,596

Japans GP, kvalificering

11.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.30,827

BRASILIENS GP

1.	Felipe Massa	Ferrari	1.31.53,751
2.	Fernando Alonso	Renault	+18,658
3.	Jenson Button	Honda	+19,394
5.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	+28,503

Brasiliens GP, kvalificering

2.	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes	1.11,299

ÅR 2007

AUSTRALIENS GP

1.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.25.28,770
2.	Fernando Alonso	McLaren-Mercedes	+7,242
3.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+18,595

Australiens GP, kvalificering

1.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.26,072

MALAYSIAS GP

1.	Fernando Alonso	McLaren-Mercedes	1.32.14,930
2.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+17,557
3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+18,339

Malaysias GP, kvalificering

3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.35,479

BAHRAINS GP

1.	Felipe Massa	Ferrari	1.33.27,515
2.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+2,360
3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+10,839

Bahrains GP, kvalificering

3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.33,131

SPANIENS GP

1.	Felipe Massa	Ferrari	1.31.36,230
2.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+6,790
3.	Fernando Alonso	McLaren-Mercedes	+17,456

Kimi Räikkönen (Ferrari) avbröt på varv 9.

Spaniens GP, kvalificering

3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.21,723

MONACOS GP

1.	Fernando Alonso	McLaren-Mercedes	1.40.29,329
2.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+ 4,095
3.	Felipe Massa	Ferrari	+1.09,114
8.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+1 varv

Monacos GP, kvalificering

16.	Kimi Räikkönen	Ferrari	ingen tid

KANADAS GP

1.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	1.44.11,292
2.	Nick Heidfeld	BMW Sauber	+4,343
3.	Alexander Wurz	Williams-Toyota	+5,325
5.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+13,007

Kanadas GP, kvalificering

4.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.16,411

USA:S GP

1.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	1.31.09,965
2.	Fernando Alonso	McLaren-Mercedes	+1,518
3.	Felipe Massa	Ferrari	+12,842
4.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+15,422

USA:s GP, kvalificering

4.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.12,839

FRANKRIKES GP

1.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.30.54,200
2.	Felipe Massa	Ferrari	+2,414
3.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+32,153

Frankrikes GP, kvalificering

3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.15,257

STORBRITANNIENS GP

1.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.21.43,074
2.	Fernando Alonso	McLaren-Mercedes	+2,459
3.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+39,373

Storbritanniens GP, kvalificering

2.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.20,099

EUROPAS GP

1.	Fernando Alonso	McLaren-Mercedes	2.06.26,358
2.	Felipe Massa	Ferrari	+8,155
3.	Mark Webber	Red Bull-Renault	+1.05,674

Kimi Räikkönen (Ferrari) avbröt på varv 34.

Europas GP, kvalificering

1.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.31,450

UNGERNS GP

1.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	1.35.52,991
2.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+0,715
2.	Nick Heidfeld	BMW Sauber	+43,129

Ungerns GP, kvalificering

4.	(3) Kimi Räikkönen	Ferrari	1.20,410

TURKIETS GP

1.	Felipe Massa	Ferrari	1.26.42,161
2.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+2,275
3.	Fernando Alonso	McLaren-Mercedes	+26,181

Turkiets GP, kvalificering

3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.27,546

ITALIENS GP

1.	Fernando Alonso	McLaren-Mercedes	1.18.37,806
2.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+6,062
3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+27,325

Italiens GP, kvalificering

5.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.23,183

BELGIENS GP

1.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.20.39,066
2.	Felipe Massa	Ferrari	+4,695
3.	Fernando Alonso	McLaren-Mercedes	+14,343

Belgiens GP, kvalificering

1.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.45,994

JAPANS GP

1.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	2.00.34,579
2.	Heikki Kovalainen	Renault	+8,377
3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+9,478

Japans GP, kvalificering

3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.25,516

KINAS GP

1.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.37.58,395
2.	Fernando Alonso	McLaren-Mercedes	+9,806

3.	Felipe Massa	Ferrari	+12,891

Kinas GP, kvalificering

2.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.36,044

BRASILIENS GP

1.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.28.15,270
2.	Felipe Massa	Ferrari	+1,493
3.	Fernando Alonso	McLaren-Mercedes	+57,019

Brasiliens GP, kvalificering

3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.12,322

ÅR 2008

AUSTRALIENS GP

1.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	1.34.50,616
2.	Nick Heidfeld	BMW Sauber	+5,478
3.	Nico Rosberg	Williams-Toyota	+8,163

Kimi Räikkönen (Ferrari) avbröt på varv 53, men placerade sig på åttonde plats.

Australiens GP, kvalificering

16.	(15) Kimi Räikkönen	Ferrari	ingen tid

MALAYSIAS GP

1.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.31.18,555
2.	Robert Kubica	BMW Sauber	+19,750
3.	Heikki Kovalainen	McLaren-Mercedes	+38,450

Malaysias GP, kvalificering

2.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.36,230

BAHRAINS GP

1.	Felipe Massa	Ferrari	1.31.06,970
2.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+3,339
2.	Robert Kubica	BMW Sauber	+4,998

Bahrains GP, kvalificering

4.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.33,418

SPANIENS GP

1.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.38.19,051
2.	Felipe Massa	Ferrari	+3,228
3.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+4,187

Spaniens GP, kvalificering

1.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.21,813

TURKIETS GP

1.	Felipe Massa	Ferrari	1.26.49,451
2.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+3,779
3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+4,271

Turkiets GP, kvalificering

4.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.27,936

MONACOS GP

1.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	2.00.42,742
2.	Robert Kubica	BMW Sauber	+3,064
3.	Felipe Massa	Ferrari	+4,811
9.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+33,792

Monacos GP, kvalificering

2.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.15,815

KANADAS GP

1.	Robert Kubica	BMW Sauber	1.36.24,227
2.	Nick Heidfeld	BMW Sauber	+16,495
3.	David Coulthard	Red Bull-Renault	+23,352

Kimi Räikkönen (Ferrari) avbröt på varv 19.

Kanadas GP, kvalificering

3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.18,735

FRANKRIKES GP

1.	Felipe Massa	Ferrari	1.31.50,245
2.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+17,984
3.	Jarno Trulli	Toyota	+28,250

Frankrikes GP, kvalificering

1.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.16,449

STORBRITANNIENS GP

1.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	1.39.09,440
2.	Nick Heidfeld	BMW Sauber	+1.08,577
3.	Rubens Barrichello	Honda	+1.22,273
9.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+1 varv

Storbritanniens GP, kvalificering

3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.16,449

TYSKLANDS GP

1.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	1.37.27,067
2.	Nelson Piquet Jr.	Renault	+5,586
3.	Felipe Massa	Ferrari	+9,339
6.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+14,403

Tysklands GP, kvalificering

6.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.16,389

UNGERNS GP

1.	Heikki Kovalainen	McLaren-Mercedes	2.00.42,742
2.	Timo Glock	Toyota	+11,061
3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+16,856

Ungerns GP, kvalificering

6.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.21,516

EUROPAS GP

1.	Felipe Massa	Ferrari	1.35.32,339
2.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+5,611
3.	Robert Kubica	BMW Sauber	+37,353

Kimi Räikkönen (Ferrari) avbröt på varv 34.

Europas GP, kvalificering

1.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.31,450

BELGIENS GP

1.	Felipe Massa	Ferrari	1.22.59,394
2.	Nick Heidfeld	BMW Sauber	+9,383
3.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+10,539

Kimi Räikkönen (Ferrari) avbröt på varv 42, men placerade sig på 18:e plats.

Belgiens GP, kvalificering

4.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.47,992

ITALIENS GP

1.	Sebastian Vettel	Toro Rosso-Ferrari	1.26.47,494
2.	Heikki Kovalainen	McLaren-Mercedes	+12,512
3.	Robert Kubica	BMW Sauber	+20,471
9.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+39,468

Italiens GP, kvalificering

14.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.37,522

SINGAPORES GP

1.	Fernando Alonso	Renault	1.57.16,304
2.	Nico Rosberg	Williams-Toyota	+2,957
3.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+5,917

Kimi Räikkönen (Ferrari) avbröt på varv 57, men placerade sig på 15:e plats.

Singapores GP, kvalificering

3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.45,617

JAPANS GP

1.	Fernando Alonso	Renault	1.30.21,892
2.	Robert Kubica	BMW Sauber	+5,283
3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+6,400

Japans GP, kvalificering

6.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.18,644

KINAS GP

1.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	1.31.57,403
2.	Felipe Massa	Ferrari	+14,925
3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+16,445

Kinas GP, kvalificering

2.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.36,645

BRASILIENS GP

1.	Felipe Massa	Ferrari	1.31.57,403
2.	Fernando Alonso	Renault	+13,298
3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+16,235

Brasiliens GP, kvalificering

3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.12,825

ÅR 2009

AUSTRALIENS GP

1.	Jenson Button	Brawn-Mercedes	1.34.15,784
2.	Rubens Barrichello	Brawn-Mercedes	+0,807
3.	Jarno Trulli	Toyota	+1,604

Kimi Räikkönen avbröt på varv 55, men placerade sig på 15:e plats.

Australiens GP, kvalificering

9.	(7) Kimi Räikkönen	Ferrari	1.27,163

MALAYSIAS GP

1.	Jenson Button	Brawn-Mercedes	55.30,622
2.	Nick Heidfeld	BMW Sauber	+22,722
3.	Timo Glock	Toyota	+23,513
14.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+2.22,841

Malaysias GP, kvalificering

9.	(7) Kimi Räikkönen	Ferrari	1.36,170

KINAS GP

1.	Sebastian Wettel	Red Bull-Renault	1.57.43,485
2.	Mark Webber	Red Bull-Renault	+10,970
3.	Jenson Button	Brawn-Mercedes	+44,975

10.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+1.31,750

Kinas GP, kvalificering

8.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.38,089

BAHRAINS GP

1.	Jenson Button	Brawn-Mercedes	1.31.48,182
2.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	+7,187
3.	Jarno Trulli	Toyota	+9,170
6.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+42,057

Bahrains GP, kvalificering

10.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.35,380

SPANIENS GP

1.	Jenson Button	Brawn-Mercedes	1.37.19,202
2.	Rubens Barrichello	Brawn-Mercedes	+13,056
3.	Mark Webber	Red Bull-Renault	+13,924

Kimi Räikkönen (Ferrari) avbröt på varv 17.

Spaniens GP, kvalificering

16.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.21,291

MONACOS GP

1.	Jenson Button	Brawn-Mercedes	1.40.44,282
2.	Rubens Barrichello	Brawn-Mercedes	+7,666

3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+13,442

Monacos GP, kvalificering

2.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.14,927

TURKIETS GP

1.	Jenson Button	Brawn-Mercedes	1.26.24,848
2.	Mark Webber	Red Bull-Renault	+6,714
3.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	+7,461
9.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+50,246

Turkiets GP, kvalificering

6.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.28,815

STORBRITANNIENS GP

1.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	1.22.49,328
2.	Mark Webber	Red Bull-Renault	+15,188
3.	Rubens Barrichello	Brawn-Mercedes	+41,175
8.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+1.09,622

Storbritanniens GP, kvalificering

9.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.20,715

TYSKLANDS GP

1.	Mark Webber	Red Bull-Renault	1.36.43,310
2.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	+9,252

3.	Felipe Massa	Ferrari	+15,906

Kimi Räikkönen (Ferrari) avbröt på varv 34.

Tysklands GP, kvalificering

9.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.34,710

UNGERNS GP

1.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	1.38.23,876
2.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+11,529
3.	Mark Webber	Red Bull-Renault	+16,886

Ungerns GP, kvalificering

7.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.22,468

EUROPAS GP

1.	Rubens Barrichello	Brawn-Mercedes	1.35.51,289
2.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+2,358
3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+15,994

Europas GP, kvalificering

6.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.40,144

BELGIENS GP

1.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.23.50,995
2.	Giancarlo Fisichella	Force India-Mercedes	+0,939
3.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	+3,875

Belgiens GP, kvalificering

6.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.46,633

ITALIENS GP

1.	Rubens Barrichello	Brawn-Mercedes	1.16.21,706
2.	Jenson Button	Brawn-Mercedes	+2,866
3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+30,664

Italiens GP, kvalificering

3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.24,523

SINGAPORES GP

1.	Lewis Hamilton	Brawn-Mercedes	1.56.06,337
2.	Timo Glock	Toyota	+9,634
3.	Fernando Alonso	Renault	+16,624
10.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+58,892

Singapores GP, kvalificering

13.	(12) Kimi Räikkönen	Ferrari	1.47,177

JAPANS GP

1.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	1.28.20,443
2.	Jarno Trulli	Toyota	+4,877
3.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+6,472
4.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+7,940

Japans GP, kvalificering

8.	(5) Kimi Räikkönen	Ferrari	1.32,980

BRASILIENS GP

1.	Mark Webber	Red Bull-Renault	1.32.23,081
2.	Robert Kubica	BMW Sauber	+7,626
3.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+18,944
6.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+33,340

Brasiliens GP, kvalificering

5.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.20,168

ABU DHABIS GP

1.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	1.34.03,414
2.	Mark Webber	Red Bull-Renault	+17,857
3.	Jenson Button	Brawn-Mercedes	+18,467
12.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+54,317

Abu Dhabis GP, kvalificering

11.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.40,726

ÅR 2012

AUSTRALIENS GP

1.	Jenson Button	McLaren-Mercedes	1.34.09,565
2.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	+2,139
3.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+4,075
7.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	+38,014

Australiens GP, kvalificering

18.	(17) Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.27,758

MALAYSIAS GP

1.	Fernando Alonso	Ferrari	2.44.51,812
2.	Sergio Pérez	Sauber-Ferrari	+2,263
3.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+14,591
5.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	+29,456

Malaysias GP, kvalificering

5.	(10) Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.36,461

KINAS GP

1.	Nico Rosberg	Mercedes	1.36.26,929
2.	Jenson Button	McLaren-Mercedes	+20,626
3.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+26,012

14.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	+50,573

Kinas GP, kvalificering

4.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.35,898

BAHRAINS GP

1.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	1.35.10,990
2.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	+3,333
3.	Romain Grosjean	Lotus-Renault	+10,194

Bahrains GP, kvalificering

11.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.33,789

SPANIENS GP

1.	Pastor Maldonado	Williams-Renault	1.39.09,145
2.	Fernando Alonso	Ferrari	+3,195
3.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	+3,884

Spaniens GP, kvalificering

4.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.22,487

MONACOS GP

1.	Mark Webber	Red Bull-Renault	1.46.06,557
2.	Nico Rosberg	Mercedes	+0,643
3.	Fernando Alonso	Ferrari	+0,947
9.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	+44,036

Monacos GP, kvalificering

8.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.15,199

KANADAS GP

1.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	1.32.29,586
2.	Romain Grosjean	Lotus-Renault	+2,513
3.	Sergio Pérez	Sauber-Ferrari	+5,260
8.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	+15,567

Kanadas GP, kvalificering

12.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.14,734

EUROPAS GP

1.	Fernando Alonso	Ferrari	1.44.16,649
2.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	+6,421
3.	Michael Schumacher	Mercedes	+12,639

Europas GP, kvalificering

5.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.38,513

STORBRITANNIENS GP

1.	Mark Webber	Red Bull-Renault	1.25.11,288
2.	Fernando Alonso	Ferrari	+3,060
3.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	+4,836
5.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	+10,314

Storbritanniens GP, kvalificering

6.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.53,290

TYSKLANDS GP

1.	Fernando Alonso	Ferrari	1.31.05,862
2.	Jenson Button	McLaren-Mercedes	+6,931
3.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	+16,409

Tysklands GP, kvalificering

10.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.45,811

UNGERNS GP

1.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	1.41.05,503
2.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	+1,032
3.	Romain Grosjean	Lotus-Renault	+10,518

Ungerns GP, kvalificering

5.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.21,730

BELGIENS GP

1.	Jenson Button	McLaren-Mercedes	1.29.08,530
2.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	+13,624
3.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	+25,334

Belgiens GP, kvalificering

4.	(3) Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.48,205

ITALIENS GP

1.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	1.19.41,221
2.	Sergio Pérez	Sauber-Ferrari	+4,356
3.	Fernando Alonso	Ferrari	+20,594
5.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	+30,881

Italiens GP, kvalificering

8.	(7) Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.24,855

SINGAPORES GP

1.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	2.00.26,144
2.	Jenson Button	McLaren-Mercedes	+8,959
3.	Fernando Alonso	Ferrari	+15,227
6.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	+35,759

Singapores GP, kvalificering

12.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.48,261

JAPANS GP

1.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	1.28.56,242
2.	Felipe Massa	Ferrari	+20,632
3.	Kamui Kobayashi	Sauber-Ferrari	+24,538
6.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	+50,424

Japans GP, kvalificering

8. (7) Kimi Räikkönen Lotus-Renault 1.32,208

KOREAS GP

1. Sebastian Vettel Red Bull-Renault 1.36.28,651

2. Mark Webber Red Bull-Renault +8,231

3. Fernando Alonso Ferrari +13,944

5. Kimi Räikkönen Lotus-Renault +36,739

Koreas GP, kvalificering

5. Kimi Räikkönen Lotus-Renault 1.37,625

INDIENS GP

1. Sebastian Vettel Red Bull-Renault 1.31.10,744

2. Fernando Alonso Ferrari +9,437

3. Mark Webber Red Bull-Renault +13,217

7. Kimi Räikkönen Lotus-Renault +45,227

Indiens GP, kvalificering

7. Kimi Räikkönen Lotus-Renault 1.26,236

ABU DHABIS GP

1. Kimi Räikkönen Lotus-Renault 1.45.58,667

2. Fernando Alonso Ferrari +0,852

3. Sebastian Vettel Red Bull-Renault +4,163

Abu Dhabis GP, kvalificering

4. Kimi Räikkönen Lotus-Renault 1.41,260

USA:S GP

1. Lewis Hamilton McLaren-Mercedes 1.35.55,269

2. Sebastian Vettel Red Bull-Renault +0,675

3. Fernando Alonso Ferrari +39,229

6. Kimi Räikkönen Lotus-Renault +1.04,425

USA:s GP, kvalificering

5. (4) Kimi Räikkönen Lotus-Renault 1.36,708

BRASILIENS GP

1. Jenson Button Red Bull-Renault 1.45.22,656

2. Fernando Alonso Mercedes +2,754

3. Felipe Massa Ferrari +3,615

10. Kimi Räikkönen Lotus-Renault +1 varv

Brasiliens GP, kvalificering

9. (8) Kimi Räikkönen Lotus-Renault 1.13,298

ÅR 2013

AUSTRALIENS GP

1.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.30.03,225
2.	Fernando Alonso	Ferrari	+12,451
3.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	+22,346

Australiens GP, kvalificering

7.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.28,738

MALAYSIAS GP

1.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	1.38.56,681
2.	Mark Webber	Red Bull-Renault	+4,298
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+12,181
7.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	+48,479

Malaysias GP, kvalificering

7.	(10) Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.52,970

KINAS GP

1.	Fernando Alonso	Ferrari	1.36.26,945
2.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	+10,168
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+12,322

Kinas GP, kvalificering

2.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.34,761

BAHRAINS GP

1.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	1.36.00,498
2.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	+9,111
3.	Romain Grosjean	Lotus-Renault	+19,507

Bahrains GP, kvalificering

9.	(8) Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.33,327

SPANIENS GP

1.	Fernando Alonso	Ferrari	1.39.16,596
2.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	+9,338
3.	Felipe Massa	Ferrari	+26,049

Spaniens GP, kvalificering

4.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.21,177

MONACOS GP

1.	Nico Rosberg	Mercedes	2.17.52,506
2.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	+3,889
3.	Mark Webber	Red Bull-Renault	+6,314
10.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	+44,036

Monacos GP, kvalificering

5.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.14,822

KANADAS GP

1.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	1.32.09,143
2.	Fernando Alonso	Ferrari	+14,408
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+15,942
9.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	+1 varv

Kanadas GP, kvalificering

9.	(10) Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.27,432

STORBRITANNIENS GP

1.	Nico Rosberg	Mercedes	1.32.59,456
2.	Mark Webber	Red Bull-Renault	+0,765
3.	Fernando Alonso	Ferrari	+7,124
5.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	+11,257

Storbritanniens GP, kvalificering

8.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.30,962

TYSKLANDS GP

1.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	1.41.14,711
2.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	+1,008
3.	Romain Grosjean	Lotus-Renault	+5,830

Tysklands GP, kvalificering

2.	(4) Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.29,892

UNGERNS GP

1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.42.29,445
2.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	+10,938
3.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	+12,459

Ungerns GP, kvalificering

6.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.19,851

BELGIENS GP

1.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	1.23.42,196
2.	Fernando Alonso	Ferrari	+16,869
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+27,734

Kimi Räikkönen (Lotus-Renault) avbröt på varv 25.

Belgiens GP, kvalificering

8.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	2.03,390

ITALIENS GP

1.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	1.18.33,352
2.	Fernando Alonso	Ferrari	+5,467
3.	Mark Webber	Red Bull-Renault	+6,350
11.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	+38,695

Italiens GP, kvalificering

11.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.24,610

SINGAPORES GP

1.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	1.59.13,132
2.	Fernando Alonso	Ferrari	+32,627
3.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	+43,920

Singapores GP, kvalificering

13.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.44,658

KOREAS GP

1.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	1.43.13,701
2.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	+4,224
3.	Romain Grosjean	Lotus-Renault	+4,927

Koreas GP, kvalificering

10.	(9) Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.38,822

JAPANS GP

1.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	1.26.49,301
2.	Mark Webber	Red Bull-Renault	+7,129
3.	Romain Grosjean	Lotus-Renault	+9,910
5.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	+47,325

Japans GP, kvalificering

9.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.31,684

INDIENS GP

1.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	1.31.12,187
2.	Nico Rosberg	Mercedes	+29,823
3.	Romain Grosjean	Lotus-Renault	+39,892
7.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	+1.07,988

Indiens GP, kvalificering

6.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.25,248

ABU DHABIS GP

1.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	1.38.06,106
2.	Mark Webber	Red Bull-Renault	+30,829
3.	Nico Rosberg	Mercedes	+33,650

Kimi Räikkönen (Lotus-Renault) avbröt på första varvet och deltog inte i säsongens två sista deltävlingar.

Abu Dhabis GP, kvalificering

5.	(22) Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.40,542

ÅR 2014

AUSTRALIENS GP

1.	Nico Rosberg	Mercedes	1.32.58,710
2.	Kevin Magnussen	McLaren-Mercedes	+26,777
3.	Jenson Button	McLaren-Mercedes	+30,027
7.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+57,675

Australiens GP, kvalificering

12.	(11) Kimi Räikkönen	Ferrari	1.44,494

MALAYSIAS GP

1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.40.25,974
2.	Nico Rosberg	Mercedes	+17,313
3.	Sebastian Vettel	Red Bull Racing-Renault	+24,534
12.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+1 varv

Malaysias GP, kvalificering

6.	Kimi Räikkönen	Ferrari	2.01,218

BAHRAINS GP

1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.39.42,743
2.	Nico Rosberg	Mercedes	+1,085
3.	Sergio Pérez	Force India-Mercedes	+24,067

10.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+33,462

Bahrains GP, kvalificering

6.	(5) Kimi Räikkönen	Ferrari	1.34,368

KINAS GP

1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.33.28,338
2.	Nico Rosberg	Mercedes	+18,062
3.	Fernando Alonso	Ferrari	+23,604
8.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+1.16,335

Kinas GP, kvalificering

11.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.56,860

SPANIENS GP

1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.41.05,155
2.	Nico Rosberg	Mercedes	+0,636
3.	Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-Renault	+49,014
7.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+1 varv

Spaniens GP, kvalificering

6.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.27,104

MONACOS GP

1.	Nico Rosberg	Mercedes	1.49.27,661
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+9,210

3.	Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-Renault	+9,614
12.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+1 varv

Monacos GP, kvalificering

6.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.17,389

KANADAS GP

1.	Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-Renault	1.39.12,830
2.	Nico Rosberg	Mercedes	+4,236
3.	Sebastian Vettel	Red Bull Racing-Renault	+5,247
10.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+53,678

Kanadas GP, kvalificering

10.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.16,214

ÖSTERRIKES GP

1.	Nico Rosberg	Mercedes	1.27.54,976
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+1,932
3.	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	+8,172
10.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+47,777

Österrikes GP, kvalificering

8.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.10,795

STORBRITANNIENS GP

1.	Lewis Hamilton	Mercedes	2.26.52,094

2.	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	+30,135
3.	Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-Renault	+46,495

Kimi Räikkönen avbröt på första varvet.

Storbritanniens GP, kvalificering

20. (18)	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.46,684

TYSKLANDS GP

1.	Nico Rosberg	Mercedes	1.33.42,914
2.	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	+20,789
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+22,530
11.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+1 varv

Tysklands GP, kvalificering

12.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.18,273

UNGERNS GP

1.	Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-Renault	1.53.05,058
2.	Fernando Alonso	Ferrari	+5,225
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+5,857
6.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+31,491

Ungerns GP, kvalificering

17. (16)	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.26,792

BELGIENS GP

1.	Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-Renault	1.24.36,556
2.	Nico Rosberg	Mercedes	+3,383
3.	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	+28,032
4.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+36,815

Belgiens GP, kvalificering

8.	Kimi Räikkönen	Ferrari	2.08,780

ITALIENS GP

1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.19.10,236
2.	Nico Rosberg	Mercedes	+3,175
3.	Felipe Massa	Williams-Mercedes	+25,026
9.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+1.03,535

Italiens GP, kvalificering

12.	(11) Kimi Räikkönen	Ferrari	1.26,110

SINGAPORES GP

1.	Lewis Hamilton	Mercedes	2.00.04,795
2.	Sebastian Vettel	Red Bull Racing-Renault	+13,534
3.	Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-Renault	+14,273
8.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+1.00,641

Singapores GP, kvalificering

7.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.46,170

JAPANS GP

1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.51.43,021
2.	Nico Rosberg	Mercedes	+9,180
3.	Sebastian Vettel	Red Bull Racing-Renault	+29,122
12.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+1 varv

Japans GP, kvalificering

10.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.34,548

RYSSLANDS GP

1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.31.50,744
2.	Nico Rosberg	Mercedes	+13,657
3.	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	+17,425
9.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+1.18,877

Rysslands GP, kvalificering

9.	(8) Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	1.39,771

USA:S GP

1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.40.04,785
2.	Nico Rosberg	Mercedes	+4,314
3.	Daniel Ricciardo	Ferrari	+25,560
13.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+1 varv

USA:s GP, kvalificering

9.	(8) Kimi Räikkönen	Ferrari	1.37,804

BRASILIENS GP

1.	Nico Rosberg	Mercedes	1.30.02,555
2.	Lewis Hamiton	Mercedes	+1,457
3.	Felipe Massa	Williams-Mercedes	+41,031
7.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+1.03,730

Brasiliens GP, kvalificering

10.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.11,099

ABU DHABIS GP

1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.39.02,619
2.	Felipe Massa	Williams-Mercedes	+2,576
3.	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	+28,880
10.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+1.27,820

Abu Dhabis GP, kvalificering

7.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.42,236

ÅR 2015

AUSTRALIENS GP

1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.31.54,067
2.	Nico Rosberg	Mercedes	+1,360
3.	Sebastian Vettel	Ferrari	+34,523

Kimi Räikkönen (Ferrari) avbröt på varv 40.

Australiens GP, kvalificering

5.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.27,790

MALAYSIAS GP

1.	Sebastian Vettel	Ferrari	1.41.05,793
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+8,569
3.	Nico Rosberg	Mercedes	+12,310
4.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+53,822

Malaysias GP, kvalificering

11.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.42,173

KINAS GP

1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.39.42,008
2.	Nico Rosberg	Mercedes	+0,714
3.	Sebastian Vettel	Ferrari	+2,988

4.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+3,835

Kinas GP, kvalificering

6.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.37,232

BAHRAINS GP

1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.35.05,809
2.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+3,380
3.	Nico Rosberg	Mercedes	+6,033

Bahrains GP, kvalificering

4.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.33,227

SPANIENS GP

1.	Nico Rosberg	Mercedes	1.41.12,555
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+17,551
3.	Sebastian Vettel	Mercedes	+45,342
5.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+1.00,002

Spaniens GP, kvalificering

7.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.26,414

MONACOS GP

1.	Nico Rosberg	Mercedes	1.49.18,420
2.	Sebastian Vettel	Ferrari	+4,486
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+6,053

6. Kimi Räikkönen Ferrari +14,345

Monacos GP, kvalificering

6. Kimi Räikkönen Ferrari 1.16,427

KANADAS GP

1. Lewis Hamilton Mercedes 1.31.53,145

2. Nico Rosberg Mercedes +2,285

3. Valtteri Bottas Williams-Mercedes +40,666

4. Kimi Räikkönen Ferrari +45,625

Kanadas GP, kvalificering

3. Kimi Räikkönen Ferrari 1.15,014

ÖSTERRIKES GP

1. Nico Rosberg Mercedes 1.30.16,930

2. Lewis Hamilton Mercedes +8,800

3. Felipe Massa Williams-Mercedes +17,573

Kimi Räikkönen (Ferrari) avbröt på första varvet.

Österrikes GP, kvalificering

18. (14) Kimi Räikkönen Ferrari 1.12,867

STORBRITANNIENS GP

1. Lewis Hamilton Mercedes 1.31.27,729

2. Nico Rosberg Mercedes +10,956

3. Sebastian Vettel Ferrari +25,443

8. Kimi Räikkönen Ferrari +1 varv

Storbritanniens GP, kvalificering

5. Kimi Räikkönen Ferrari 1.33,379

UNGERNS GP

1. Sebastian Vettel Ferrari 1.46.09,985

2. Daniil Kvyat Red Bull Racing-Renault +15,748

3. Daniel Ricciardo Red Bull Racing-Renault +25,084

Kimi Räikkönen (Ferrari) avbröt på varv 55.

Ungerns GP, kvalificering

5. Kimi Räikkönen Ferrari 1.23,020

BELGIENS GP

1. Lewis Hamilton Mercedes 1.23.40,387

2. Nico Rosberg Mercedes +2,058

3. Romain Grosjean Lotus-Mercedes +37,988

7. Kimi Räikkönen Ferrari +55,703

Belgiens GP, kvalificering

14. (16) Kimi Räikkönen Ferrari ingen tid

ITALIENS GP

1. Lewis Hamilton Mercedes 1.18.00,688

2.	Sebastian Vettel	Ferrari	+25,042
3.	Felipe Massa	Williams-Mercedes	+47,635
5.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+1.08,860

Italiens GP, kvalificering

2.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.23,631

SINGAPORES GP

1.	Sebastian Vettel	Ferrari	2.01.22,118
2.	Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-Renault	+1,478
3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+17,154

Singapores GP, kvalificering

3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.44,667

JAPANS GP

1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.28.06,508
2.	Nico Rosberg	Mercedes	+18,964
3.	Sebastian Vettel	Ferrari	+20,850
4.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+33,768

Japans GP, kvalificering

6.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.33,347

RYSSLANDS GP

1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.37.110,24

2.	Sebastian Vettel	Ferrari	+5,953
3.	Sergio Pérez	Force India-Mercedes	+28,918
8.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+1.12,358

Rysslands GP, kvalificering

5.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.38,348

USA:S GP

1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.50.52,703
2.	Nico Rosberg	Mercedes	+2,850
3.	Sebastian Vettel	Ferrari	+3,381

Kimi Räikkönen (Ferrari) avbröt på varv 25.

USA:s GP, kvalificering

8.	(18) Kimi Räikkönen	Ferrari	1.59,703

MEXIKOS GP

1.	Nico Rosberg	Mercedes	1.42.35,038
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+1,954
3.	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	+14,592

Kimi Räikkönen (Ferrari) avbröt på varv 21.

Mexikos GP, kvalificering

15.	(19) Kimi Räikkönen	Ferrari	1.22,494

BRASILIENS GP

1.	Nico Rosberg	Mercedes	1.31.09,090
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+7,756
3.	Sebastian Vettel	Ferrari	+14,244
4.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 47,543

Brasiliens GP, kvalificering

5.	(4) Kimi Räikkönen	Ferrari	1.12,144

ABU DHABIS GP

1.	Nico Rosberg	Mercedes	1.38.30,175
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+8,271
3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+19,430

Abu Dhabis GP, kvalificering

3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.41,051

ÅR 2016

AUSTRALIENS GP

1.	Nico Rosberg	Mercedes	1.48.15,565
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+8,060
3.	Sebastian Vettel	Ferrari	+9,643

Kimi Räikkönen (Ferrari) avbröt på varv 21.

Australiens GP, kvalificering

4.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.25,033

BAHRAINS GP

1.	Nico Rosberg	Mercedes	1.33.34,696
2.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+10,282
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+30,148

Bahrains GP, kvalificering

4.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.30,244

KINAS GP

1.	Nico Rosberg	Mercedes	1.38.53,891
2.	Sebastian Vettel	Ferrari	+37,776
3.	Daniil Kvyat	Red Bull Racing	+45,936
5.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+1.05,872

Kinas GP, kvalificering

3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.35,972

RYSSLANDS GP

1.	Nico Rosberg	Mercedes	1.32.41,997
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+25,022
3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+31,998

Rysslands GP, kvalificering

4.	(3) Kimi Räikkönen	Ferrari	1.36,663

SPANIENS GP

1.	Max Verstappen	Red Bull Racing	1.41.40,017
2.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+0,616
3.	Sebastian Vettel	Ferrari	+5,581

Spaniens GP, kvalificering

5.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.23,113

MONACOS GP

1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.59.29,133
2.	Daniel Ricciardo	Red Bull Racing	+7,252
3.	Sergio Pérez	Force India-Mercedes	+13,825

Kimi Räikkönen avbröt på varv 10.

Monacos GP, kvalificering

6.	(11) Kimi Räikkönen	Ferrari	1.14,732

KANADAS GP

1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.31.05,296
2.	Sebastian Vettel	Ferrari	+5,011
3.	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	+46,422
6.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+1.03,017

Kanadas GP, kvalificering

6.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.13,579

EUROPAS GP

1.	Nico Rosberg	Mercedes	1.32.52,366
2.	Sebastian Vettel	Ferrari	+16,696
3.	Sergio Pérez	Force India-Mercedes	+25,241
4.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+33,102

Europas GP, kvalificering

5.	(4) Kimi Räikkönen	Ferrari	1.44,269

ÖSTERRIKES GP

1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.27.38,107
2.	Max Verstappen	Red Bull Racing	+5,719
3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+6,024

Österrikes GP, kvalificering

6. (4) Kimi Räikkönen Ferrari 1.09,901

STORBRITANNIENS GP

1. Lewis Hamilton Mercedes 1.34.55,831

2. Max Verstappen Red Bull Racing +8,250

3. Nico Rosberg Mercedes +16,911

5. Kimi Räikkönen Ferrari +1.09,743

Storbritanniens GP, kvalificering

5. Kimi Räikkönen Ferrari 1.30,881

UNGERNS GP

1. Lewis Hamilton Mercedes 1.40.30,115

2. Nico Rosberg Mercedes +1,977

3. Daniel Ricciardo Red Bull Racing +27,539

6. Kimi Räikkönen Ferrari +49,044

Ungerns GP, kvalificering

14. Kimi Räikkönen Ferrari 1.25,435

TYSKLANDS GP

1. Lewis Hamilton Mercedes 1.30.44,200

2. Daniel Ricciardo Red Bull Racing +6,996

3. Max Verstappen Red Bull Racing +13,413

6. Kimi Räikkönen Ferrari +37,023

Tysklands GP, kvalificering

5.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.15,142

BELGIENS GP

1.	Nico Rosberg	Mercedes	1.44.51,058
2.	Daniel Ricciardo	Red Bull Racing	+14,113
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+27,634
9.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+1.01,109

Belgiens GP, kvalificering

3.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.46,910

ITALIENS GP

1.	Nico Rosberg	Mercedes	1.17.28,089
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+15,070
3.	Sebastian Vettel	Ferrari	+20,990
4.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+27,561

Italiens GP, kvalificering

4.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.22,065

SINGAPORES GP

1.	Nico Rosberg	Mercedes	1.55.48,950
2.	Daniel Ricciardo	Red Bull Racing	+0,488
3.	Lewis Hamilton	Ferrari	+8,038

4.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+10,219

Singapores GP, kvalificering

5.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.43,540

MALAYSIAS GP

1.	Daniel Ricciardo	Red Bull Racing	1.37.12,776
2.	Max Verstappen	Red Bull Racing	+2,443
3.	Nico Rosberg	Mercedes	+25,516
4.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+28,785

Malaysias GP, kvalificering

6.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.33,632

JAPANS GP

1.	Nico Rosberg	Ferrari	1.26.43,333
2.	Max Verstappen	Mercedes	+4,978
3.	Lewis Hamilton	Ferrari	+5,776
5.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+28,370

Japans GP, kvalificering

3.	(8) Kimi Räikkönen	Ferrari	1.30,949

USA:S GP

1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.38.12,618
2.	Nico Rosberg	Mercedes	+4,520

3. Daniel Ricciardo Ferrari +19,692

Kimi Räikkönen (Ferrari) avbröt på varv 38.

USA:s GP, kvalificering

5. Kimi Räikkönen Ferrari 1.36,131

MEXIKOS GP

1. Lewis Hamilton Mercedes 1.40.31,402

2. Nico Rosberg Mercedes +8,354

3. Daniel Ricciardo Red Bull Racing +20,858

6. Kimi Räikkönen Ferrari +49,376

Mexikos GP, kvalificering

6. Kimi Räikkönen Ferrari 1.19,376

BRASILIENS GP

1. Lewis Hamilton Mercedes 3.01.01,335

2. Nico Rosberg Mercedes +11,455

3. Max Verstappen Red Bull Racing +21,481

Kimi Räikkönen (Ferrari) avbröt på varv 19.

Brasiliens GP, kvalificering

3. Kimi Räikkönen Ferrari 1.11,404

ABU DHABIS GP

1. Lewis Hamilton Mercedes 1.38.04,013

2.	Nico Rosberg	Mercedes	+0,439
3.	Sebastian Vettel	Ferrari	+0,843
6.	Kimi Räikkönen	Ferrari	+18,816

Abu Dhabis GP, kvalificering

4.	Kimi Räikkönen	Ferrari	1.39,604

ÅR 2017

AUSTRALIENS GP

1. Sebastian Vettel	Ferrari	1.24.11,672
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+9,975
3. Valtteri Bottas	Mercedes	+11,250
4. Kimi Räikkönen	Ferrari	+22,393

Australiens GP, kvalificering

4. Kimi Räikkönen	Ferrari	1.23,033

KINAS GP

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.37.36,158
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+6,250
3. Max Verstappen	Red Bull Racing	+45,192
5. Kimi Räikkönen	Ferrari	+48,076

Kinas GP, kvalificering

4. Kimi Räikkönen	Ferrari	1.32,140

BAHRAINS GP

1. Sebastian Vettel	Ferrari	1.33.53,374
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+6,660
3. Valtteri Bottas	Mercedes	+20,397

4. Kimi Räikkönen	Ferrari	+22,475

Bahrains GP, kvalificering

5. Kimi Räikkönen	Ferrari	1.29,567

RYSSLANDS GP

1. Valtteri Bottas	Mercedes	1.28.08,743
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+0,617
3. Kimi Räikkönen	Ferrari	+11,000

Rysslands GP, kvalificering

2. Kimi Räikkönen	Ferrari	1.33,253

SPANIENS GP

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.35.56,497
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+3,490
3. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing	+1.15,820

Kimi Räikkönen (Ferrari) avbröt på första varvet.

Spaniens GP, kvalificering

4. Kimi Räikkönen	Ferrari	1.19,439

MONACOS GP

1. Sebastian Vettel	Mercedes	1.44.44,340
2. Kimi Räikkönen	Ferrari	+3,145
3. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing	+3,745

Monacos GP, kvalificering

1. Kimi Räikkönen	Ferrari	1.12,178

KANADAS GP

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.33.05,154
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+19,783
3. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing	+35,297
7. Kimi Räikkönen	Ferrari	+58,632

Kanadas GP, kvalificering

4. Kimi Räikkönen	Ferrari	1.12,252

AZERBAJDZJANS GP

1. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing	2.03.55,573
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+3,904
3. Lance Stroll	Williams-Mercedes	+4,009

Kimi Räikkönen (Ferrari) avbröt på varv 46, men placerade sig på 14:e plats.

Azerbajdzjans GP, kvalificering

3. Kimi Räikkönen	Ferrari	1.41,693

ÖSTERRIKES GP

1. Valtteri Bottas	Mercedes	1.21.48,523
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+0,658

3. Daniel Ricciardo Red Bull Racing +6,012

5. Kimi Räikkönen Ferrari +20,370

Österrikes GP, kvalificering

4. (3) Kimi Räikkönen Ferrari 1.04,779

STORBRITANNIENS GP

1. Lewis Hamilton Mercedes 1.21.27,430

2. Valtteri Bottas Mercedes +14,063

3. Kimi Räikkönen Ferrari +36,570

Storbritanniens GP, kvalificering

2. Kimi Räikkönen Ferrari 1.27,147

UNGERNS GP

1. Sebastian Vettel Mercedes 1.39.46,713

2. Kimi Räikkönen Ferrari +0,908

3. Valtteri Bottas Mercedes +12,462

Ungerns GP, kvalificering

2. Kimi Räikkönen Ferrari 1.16,444

BELGIENS GP

1. Lewis Hamilton Mercedes 1.24.42,820

2. Sebastian Vettel Ferrari +2,358

3. Daniel Ricciardo Red Bull Racing +10,791

4. Kimi Räikkönen	Ferrari	+14,471

Belgiens GP, kvalificering

4. Kimi Räikkönen	Ferrari	1.43,270

ITALIENS GP

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.15.32,312
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+4,471
3. Sebastian Vettel	Ferrari	+36,317
5. Kimi Räikkönen	Ferrari	+1.00,082

Italiens GP, kvalificering

7. (5) Kimi Räikkönen	Ferrari	1.37,987

SINGAPORES GP

1. Lewis Hamilton	Mercedes	2.03.23,544
2. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing	+4,507
3. Valtteri Bottas	Mercedes	+8,800

Kimi Räikkönen (Ferrari) avbröt på första varvet.

Singapores GP, kvalificering

4. Kimi Räikkönen	Ferrari	1.40,069

MALAYSIAS GP

1. Max Verstappen	Red Bull Racing	1.30.01,290
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+12,770

3. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing	+22,519

Kimi Räikkönen (Ferrari) deltog ej i loppet.

Malaysias GP, kvalificering

2. Kimi Räikkönen	Ferrari	1.30,121

JAPANS GP

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.27.31,194
2. Max Verstappen	Red Bull Racing	+1,211
3. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing	+9,679
5. Kimi Räikkönen	Ferrari	+32,622

Japans GP, kvalificering

6. (10) Kimi Räikkönen	Ferrari	1.28,498

USA:S GP

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.33.50,991
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+10,143
3. Kimi Räikkönen	Ferrari	+15,779

USA:s GP, kvalificering

5. Kimi Räikkönen	Ferrari	1.33,577

MEXIKOS GP

1. Max Verstappen	Red Bull Racing	1.36.26,552
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+19,678

3. Kimi Räikkönen	Ferrari	+54,007

Mexikos GP, kvalificering

5. Kimi Räikkönen	Ferrari	1.17,238

BRASILIENS GP

1. Sebastian Vettel	Ferrari	1.31.26,262
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+2,762
3. Kimi Räikkönen	Ferrari	+4,600

Brasiliens GP, kvalificering

3. Kimi Räikkönen	Ferrari	1.08,538

ABU DHABIS GP

1. Valtteri Bottas	Mercedes	1.34.14,062
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+3,899
3. Sebastian Vettel	Ferrari	+19,330
4. Kimi Räikkönen	Ferrari	+45,386

Abu Dhabis GP, kvalificering

5. Kimi Räikkönen	Ferrari	1.36,985

ÅR 2018

AUSTRALIENS GP

1. Sebastian Vettel	Ferrari	1.29.33,283
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+5,036
3. Kimi Räikkönen	Ferrari	+6,309

Australiens GP, kvalificering

2. Kimi Räikkönen	Ferrari	1.21,828

BAHRAINS GP

1. Sebastian Vettel	Ferrari	1.32.01,940
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+0,699
3. Lewis Hamilton	Mercedes	+6,512

Kimi Räikkönen (Ferrari) avbröt på varv 35.

Bahrains GP, kvalificering

2. Kimi Räikkönen	Ferrari	1.28,101

KINAS GP

1. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing	1.35.36,380
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+8,894
3. Kimi Räikkönen	Ferrari	+9,637

Kinas GP, kvalificering

2. Kimi Räikkönen Ferrari 1.31,182

AZERBAJDZJANS GP

1. Lewis Hamilton Mercedes 1.43.44,291

2. Kimi Räikkönen Ferrari +2,460

3. Sergio Pérez Force India-Mercedes +4,024

Azerbajdzjans GP, kvalificering

6. Kimi Räikkönen Ferrari 1.42,490

SPANIENS GP

1. Lewis Hamilton Mercedes 1.35.29,972

2. Valtteri Bottas Mercedes +20,593

3. Max Verstappen Red Bull Racing +26,873

Kimi Räikkönen (Ferrari) avbröt på varv 25.

Spaniens GP. kvalificering

4. Kimi Räikkönen Ferrari 1.16,612

MONACOS GP

1. Daniel Ricciardo Red Bull Racing 1.42.54,807

2. Sebastian Vettel Ferrari +7,336

3. Lewis Hamilton Mercedes +17,013

4. Kimi Räikkönen Ferrari +18,127

Monacos GP, kvalificering

4. Kimi Räikkönen	Ferrari	1.11,266

KANADAS GP

1. Sebastian Vettel	Ferrari	1.28.31,377
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+7,376
3. Max Verstappen	Red Bull Racing	+8,360
6. Kimi Räikkönen	Ferrari	+27,184

Kanadas GP, kvalificering

5. Kimi Räikkönen	Ferrari	1.11,095

Kanadas GP i juni 2018 var det sista som hann med i statistiken innan denna bok gick i tryck.

Kimi Räikkönens karriär 1988–2018

KIMI RÄIKKÖNENS KARRIÄR 1988–2018

1988 Karting i A-, B- och C-klasserna fram till 1991.

1991 Class Mini.

1992 Class Racket Junior.

1993 Class Racket Junior Finnish Cup, 9:e plats.

1994 Class Racket Junior Finnish Cup, 2:a plats.

1995 Monaco Cup i Formel A, avbryter på fjärde plats.

1996 GP-tävlingar i European Series, deltar i VM-serien och i Nordiska Mästerskapen. Finsk mästare i Formel A.

1997 Vinner FM-serien i Formel A. Seger i Nordiska Mästerskapen i Intercontinental A. Kommer tvåa i European Karting GP Class Super A. Tredjeplacering i Monaco Cup. Deltar i VM-serien i Formel Super A.

1998 Seger i FM-serien i Formel A. Vinner Nordiska Mästerskapen i Intercontinental A. Andraplacering i European Karting GP Class Super A. Slutar trea i Monaco Cup. Deltar i VM-serien i Formel Super A.

1999 Kommer tvåa i FM-serien i Formel A. Slutar på 10:e plats i VM-serien i Formel Super A. Gör sin första tävling i Formula Renault för teamet Haywood Racing. Seger i den s.k. vinterserien i Formel Renault.

2000 Vinner Formel Renault-serien i Storbritannien för stallet Manor Motorsport. Deltar i två lopp i Formula Renault 2.0 Eurocup.

2001	Deltar i VM i F1 för Sauber Petronas. Slutar på 10:e plats.
2002	Går över till McLaren-Mercedes. Slutar på 6:e plats i VM-serien
2003	Slutar på 2:a plats i VM. Tar sin första deltävlingsseger i Malaysia.
2004	VM-serien, 7:e plats.
2005	VM-serien, 2:a plats.
2006	VM-serien, 5:e plats.
2007–2010	Kontrakt med Ferrari.
2007	VM-guld.
2008	VM, 3:e plats.
2009	VM, 6:e plats.
2010–2011	Har några mellanår från Formel 1, deltar i VM-serien i rally.
2010	VM i rally, 10:e plats.
2011	VM i rally, 10:e plats. Kör två lopp i Nascar-serien: kommer på 15:e plats i Trucks-serien och på 27:e plats i Nationwide.
2012	Gör comeback i Formel 1, skriver kontrakt med Lotus-Renault. Slutar på 3:e plats i VM.
2013	VM-serien, 5:e plats.
2014	Flyttar tillbaka till Ferrari. VM-serien, 12:e plats.
2015	VM-serien, 4:e plats.

2016 VM-serien, 6:e plats.

2017 VM-serien, 4:e plats.

2018 Placering i VM hittills: 5:e.

Bonus tracks

BONUS TRACKS

Kimi Räikkönen har talat så lite att de få ord han yttrat fortsatt att leva sitt eget liv. Han har också pratat bredvid mun och rakt till frågeställaren. Vissa av uttalandena har blivit bevingade ord trots att de inte varit avsedda som sådana från början. Ofta har det handlat om snäsningar och hastiga formuleringar i stunden, inte sällan i knepiga situationer, och bör kanske snarare ses som desperata verbala slängar av en människa i försvarsställning. Äh, det var nu bara något jag hävde ur mig. Men yttrandena går inte att ta tillbaka, för i dag ligger de kvar därute, på nätet och YouTube för evigt.

”Leave me alone, I know what to do” är således inget ordspråk som fötts i vildmarksstugans tystnad, utan något en otålig och rutinerad förare snäste åt sin tävlingsingenjör under Grand Prix-loppet i Abu Dhabi 2012. Efter tävlingen hyste förare och ingenjör inget agg mot varandra, ja, sannolikt kom de inte ens ihåg hela incidenten. Formel 1 är en gren där munhuggningen mellan två jobbarkompisar kan spridas över hela världen och för all framtid tatuera en mening i förarens strupe.

En del av dessa repliker finns samlade i denna bonus tracks-avdelning. Vissa av dem kan föraren känna stolthet över, andra hade kanske hellre fått förbli osagda. De går inte att ta tillbaka. Sagt är sagt.

”F1 utan mediabevakning skulle vara ett paradis.”

”Det kvittar om det regnar eller inte.”

Fråga: ”Vad har rally och Formel 1 gemensamt?”

Kimis svar: ”I båda använder man ratten för att styra med.”

”Jag skiter blankt i vad folk tänker om mig. Jag är inte Michael Schumacher.”

Kimi missade ceremonin under vilken den legendariske fotbollsspelaren Pelé överräckte ett hederspris åt Michael Schumacher före dennes sista F1-lopp. Martin Brundle, som fungerade som konferencier under det direktsända evenemanget, frågade Kimi var han hade hållit hus.

Kimi: ”Jag satt och bajsade.”

Fråga: ”Många förare har olika ritualer när det gäller hjälmen. Hur är det med dig?”

Kimi: ”Jag brukar torka av den så att jag ser bättre.”

”Jag tänker inte gå i någon språkskola för att lära mig italienska, det var inte därför jag skrev på för Ferrari.”

Fråga: ”Vilket var den mest spännande situationen under det här veckoslutets lopp?”

Kimi: ”Starten.”

Fråga: ”Och den tråkigaste?”

Kimi: ”Den här.”

Efter tidskvalet på Hockenheim fick Kimi följande fråga: ”Hur kändes däcken?”

Kimi: ”Tja, dom snurrade väl som dom skulle.”

Fråga: ”Tror du att du är en bra granne?”

Kimi: ”Absolut. Jobbet håller mig ju borta jämt.”

När Lewis Hamilton jublade över sin första GP-seger sa han att det kändes bättre än att ha sex. Journalisten bad Kimi om en kommentar. Kimis svar: ”Han kanske aldrig har haft sex.”

Fråga: Är du nöjd med resultatet?” (Kimi blev utan poäng.)

Kimi: ”Tror du att jag är det?”

Fråga: ”Vad kan man göra i Finland?”

Kimi: ”Tja, på sommaren kan man fiska och göka, men på vintern är det lite si och så med fisket.”

Fråga: ”Har du några hobbyer?”

Kimi: ”Jag samlar nötter.”

”Vi får väl se vad vi får till stånd.” Den meningen upprepar Kimi nästan varje gång när en journalist ställer en fråga om nästa dags tävling.

Fråga: ”Var tänker du använda bilens KERS-system (Kinetic Energy Recovery System)?”

Kimi: ”Ute på banan.”

Fråga: ”Vilka råd skulle du ge åt nybörjarna Nico Rosberg och Scott Speed?”

Kimi: ”Jag hoppas dom låter mig passera.”

”Tävlingar körs inte på pappret.”

Kimi får frågan hur det går med viktminskningen före säsongstart. Kimis svar: ”Ingen aning, jag har ingen våg.”

Fråga: ”Hur känns det att starta från femte startledet?”

Kimi: ”Det känns som femte startledet.”

”Don’t talk to me in the middle of a corner.”

Kimis svar till Ferraris tävlingsingenjör i teamradion under en träning inför Malaysias GP 2009.

”Yes, yes, yes, yes. I’m doing all the tyres. You don’t have to remind me every second!”

Kimis svar till ett radiomeddelande från Lotus tävlingsingenjörer under Grand Prix-loppet i Abu Dhabi 2012.

Deltävlingen i Baku 2017. Kimi är på väg ut ur depån. Allt är väl, förutom att bilen saknar ratt. En av de anställda ur depåpersonalen springer med ratten i handen bredvid Kimis bil, men av någon orsak räcker han inte genast ratten till finländaren. Kimi skriker: ”Ratten, ratten! Hej, hallå! Ratten! Säg att han ska ge den till mig! Skynda er!”

Bildbilaga

Familjen Räikkönen och fartens tjusning.

6

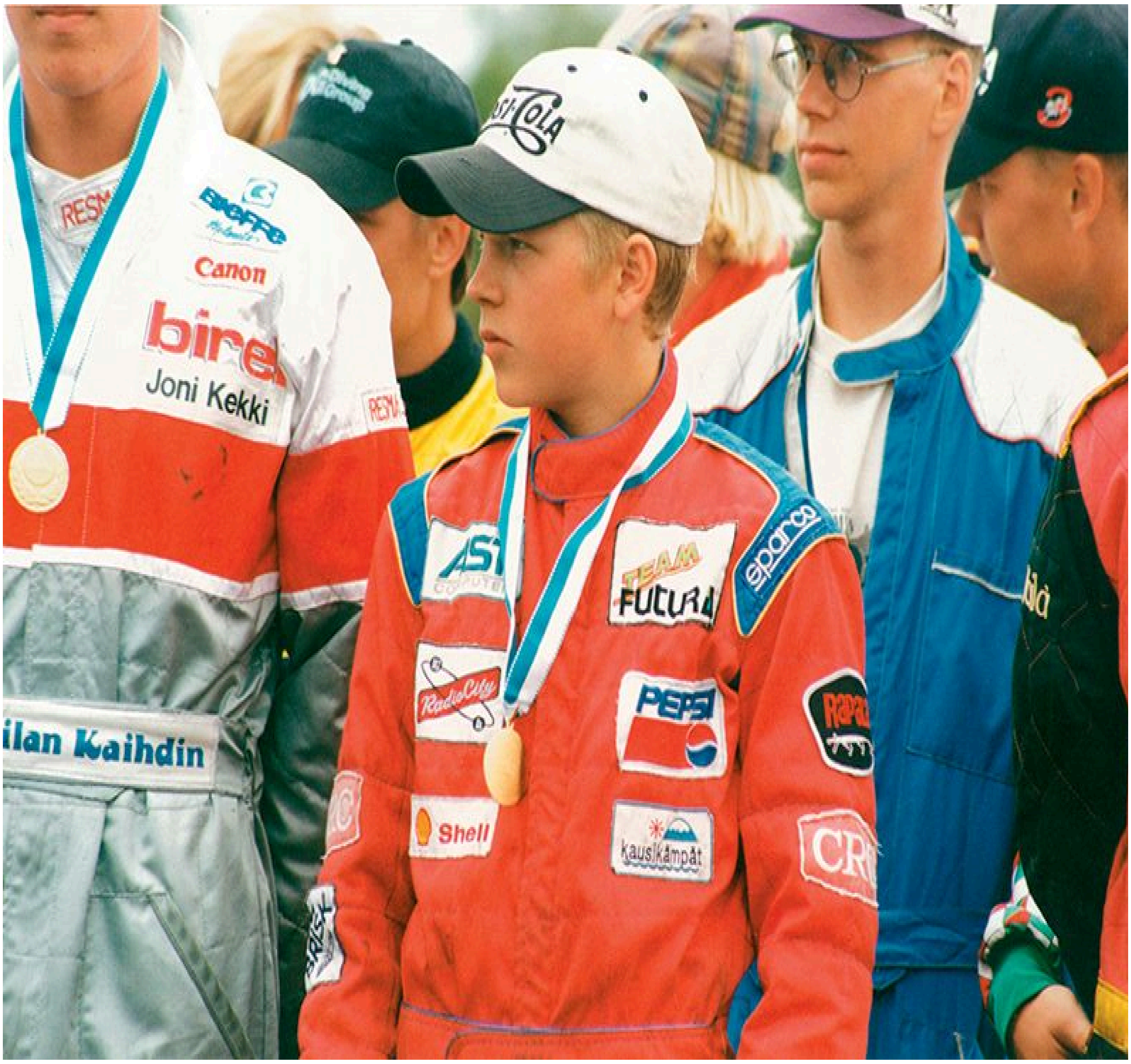
6

33
33

RSJ
BLANKEN
GOLD
P.D.B
RSJ
DUNLOP
R OTAX
FINLAN

RSJ
INTERNATIONAL RACING TEAM
JVR
MIR
1
auma
JVR
KARTING TEAM
CRC
NGK
JVR
KARTING TEAM
CRC
BATTERY
ENERGY
ibea
ibea
CRC

Träning inför VM-titeln i Formel 1.


Canon
Joni Kekki
ilan Kaihdin
TEAM
FUTURA
sparco
PEPSI
Shell
kausikämpät

FINA
P.D.B.
Racing Team
Sønner

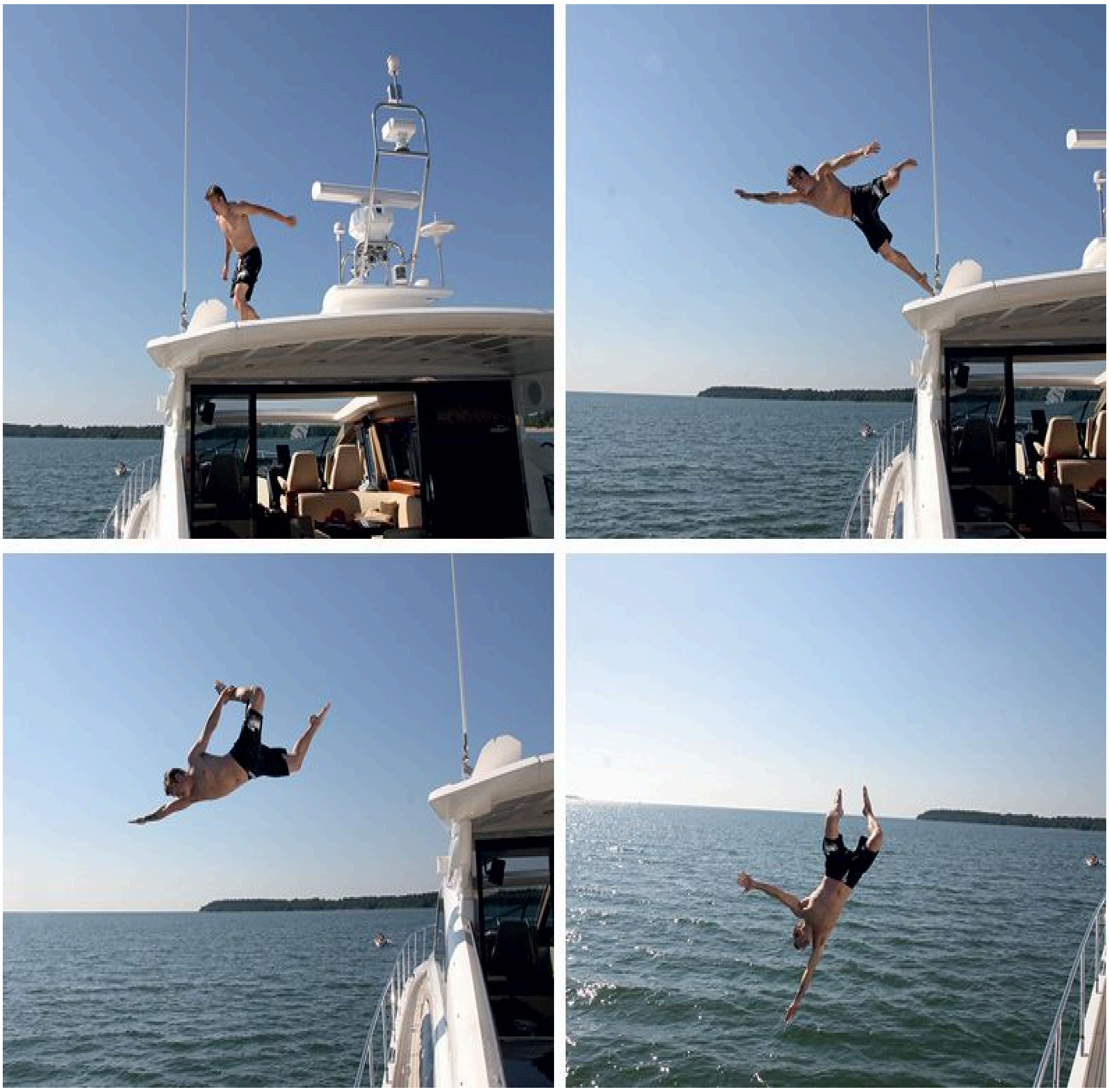
Masa försjunken i tankar.

Moderns och sonens gemensamma stund under Kimis och Minttus bröllop.

Bröderna.

Kimis svensexa. Endurosafari och båtliv. Med Wheelmonkey-priset i handen är det lätt att jubla. FOTO: JUHA HANSKI

OAKLEY
Husqvarna



FOTON: TEEMU NEVALAINEN – UPPIE DIGITAL

I Matti Nykänens fotspår i Levi 2003. FOTON: UFFE TAGSTRÖM

FOTO: ILARI SUHONEN

FOTO: ILARI SUHONEN

FOTO: ILARI SUHONEN

”Kimi var tre år när han första gången satte sig på en liten Italjet-motocrosscykel. I dag, trettiosex år senare, äger han ett motocrosstall. Cirkeln är sluten, knattrandet fortsätter.”

Han talar till sin älskade.

Hon lyssnar på sin älskade.

Sami Visa, Rami Räikkönen, Robin och Kimi.

EXIT

Allianz
Allianz
Santander

Paula och Robin under testerna i Barcelona våren 2018. FOTO: SAMI VISA

FOTO: @CALLOALBANESE

Mark Arnall med sina fans i Shanghai 2018. FOTO: SAMI VISA

Sami Visa i Shanghai 2018. FOTO: @CALLOALBANESE

”Kimis berättelse är familjens berättelse.”

Jobs to do

Table of Contents

Omslag
Titel
Upphovsrätt
Inledning
Bilen är tystnadens plats
Inte en enda meter
Två sekunder är en evighet
Vita romer
En dyblöt höbal
”No, I know so”
Den stora världen och den lilla
Människocoachen
Förarens födelse
Stilskolan
En poäng
Rallygubben
Masa
Pengar och förtroende
You’ll never walk alone
Allt ska man vara med om
16 Dagar
Ögongodis, sinnesfrid
På högvarv
Kom vi hit för att köra eller prata?
Slutet är en början
Pappa, vem är du?
Statistik 2001–2018
Kimi Räikkönens karriär 1988–2018
Bonus tracks
Bildbilaga